

Euroopan unionin virallinen lehti

C 499



Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

64. vuosikerta
10. joulukuuta 2021

Sisältö

III Valmistavat säädökset

NEUVOSTO

2021/C 499/01	Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta (EU) N:o 37/2021 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi verojen ja maksujen kantamista ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta	
	Hyväksytty neuvostossa 9 päivänä marraskuuta 2021	1
2021/C 499/02	Neuvoston perustelut: Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta (EU) N:o 37/2021 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi verojen ja maksujen kantamista ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta	42

FI

III

(Valmistavat säädökset)

NEUVOSTO

NEUVOSTON ENSIMMÄISESSÄ KÄSITTELYSSÄ VAHVISTAMA KANTA (EU) N:o 37/2021

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi verojen ja maksujen kantamista ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta

Hyväksytty neuvostossa 9 päivänä marraskuuta 2021

(2021/C 499/01)

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,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

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

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission 28 päivänä maaliskuuta 2011 antamassa valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” asettaman tavoitteen saavuttamisessa eli siirtymisessä kohti ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa”-periaatteiden täysimittaista soveltamista tulosten luomiseksi ja tulevien liikenneinvestointien rahoituksen varmistamiseksi, on edistytty hitaasti ja tieinfrastruktuurin käyttömaksujen soveltaminen on edelleen epäyhtenäistä unionissa.
- (2) Komissio kannatti kyseisessä valkoisessa kirjassa etenemistä ”ulkoisten kustannusten (mukaan luettuina melu, paikallinen saastuminen ja ruuhkat pakollisesti katettavien kulumiskustannusten lisäksi) täydelliseen ja pakolliseen sisällyttämiseen hintoihin maantie- ja rautatieliikenteessä”.
- (3) Tavara- ja matkustajaliikenteen ajoneuvojen liikkuminen vaikuttaa siihen, että ilmaan pääsee epäpuhtauksia. Tällaisiin epäpuhtauksiin, joilla on hyvin vakavia vaikutuksia ihmisten terveyteen ja jotka heikentävät ilmanlaatua unionissa, kuuluvat esimerkiksi PM_{2,5}, typpidioksidi ja otsoni. Vuonna 2018 pitkäaikainen altistuminen kyseisille kolmelle epäpuhtaudelle aiheutti Euroopan ympäristökeskuksen vuonna 2020 tekemien arvioiden mukaan 379 000, 54 000 ja 19 400 ennen aikaista kuolemantapausta unionissa.
- (4) Maailman terveysjärjestön mukaan pelkästään tieliikenteestä aiheutuva melu on toiseksi haitallisin ympäristön stressitekijä Euroopassa heti ilman pilaantumisen jälkeen. Vähintään 9 000 ennen aikaista kuolemaa vuosittain voidaan yhdistää liikenteen melun aiheuttamiin sydäntauteihin.
- (5) Euroopan ympäristökeskuksen vuoden 2020 Euroopan ilmanlaatua koskevan raportin mukaan tieliikenne aiheutti vuonna 2018 eniten typen oksidien päästöjä ja oli toiseksi suurin mustahiilipäästöjen lähde.

⁽¹⁾ EUVL C 81, 2.3.2018, s. 188.

⁽²⁾ EUVL C 176, 23.5.2018, s. 66.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 25. lokakuuta 2018, ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 9. marraskuuta 2021. Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

- (6) Komissio ilmoitti 20 päivänä heinäkuuta 2016 antamassaan tiedonannossa ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia” aikovansa ehdottaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY ⁽⁴⁾ muutamista, jotta maksuja voitaisiin perii erisuuruisina myös hiilidioksidipäästöjen perusteella ja jotta eräiden direktiivin periaatteiden soveltaminen voitaisiin laajentaa linja-autoihin sekä henkilöautoihin ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin.
- (7) Kun otetaan huomioon aika, joka kuluu ajoneuvokannan uusiutumiseen, ja se, että tieliikennealan on osaltaan edistettävä vuotta 2030 ja sen jälkeistä aikaa koskevien unionin ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1242 ⁽⁵⁾ uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden vahvistetaan olevan vuoden 2025 osalta 15 prosenttia ja vuoden 2030 osalta 30 prosenttia alhaisemmalle tasolla kuin hiilidioksidipäästöjen vahvistettu keskiarvo.
- (8) Sellaisten tieliikenteen sisämarkkinoiden toteuttamiseksi, joilla vallitsevat tasapuoliset kilpailuedellytykset, sääntöjä olisi sovellettava yhdenmukaisesti. Yksi tämän direktiivin päätavoitteista on poistaa tienkäyttäjien välisen kilpailun vääristymät.
- (9) Tieliikennealan merkityksestä huolimatta kaikki raskaat hyötyajoneuvot vaikuttavat merkittävästi tieinfrastruktuuriin ja myötävaikuttavat ilman pilaantumiseen. Kevyet ajoneuvot aiheuttavat taloudellisesta ja yhteiskunnallisesta merkityksestään huolimatta suurimman osan päästöihin ja ruuhkiin liittyvistä tieliikenteen kielteisistä ympäristö- ja yhteiskunnallisista vaikutuksista. Tasapuolisen kohtelun ja terveen kilpailun vuoksi olisi varmistettava, että ajoneuvot, jotka eivät tähän mennessä ole kuuluneet direktiivissä 1999/62/EY vahvistetun tietulle ja käyttäjämaksuja koskevan kehyksen piiriin, sisällytetään kyseiseen kehykseen. Mainitun direktiivin soveltamisala olisi siksi ulotettava koskemaan tavarankuljetusajoneuvojen lisäksi myös muita raskaita hyötyajoneuvoja sekä kevyitä ajoneuvoja, mukaan lukien henkilöautot.
- (10) Jotta vältetään liikenteen siirtyminen maksuttomille teille, millä voisi olla vakavia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja tieverkon optimaaliseen käyttöön, jäsenvaltioiden olisi voitava kantaa tietulleja kaikissa moottoritieverkkoissa osissa.
- (11) Jotta varmistetaan infrastruktuurimaksujärjestelmän johdonmukainen ja yhdenmukainen soveltaminen koko unionissa ja tavaraliikenteen markkinoiden tasapuoliset toimintaedellytykset, on tärkeää, että eri tietullijärjestelyissä kustannukset lasketaan samalla tavalla. Kun otetaan huomioon, että voimassa oleviin käyttöoikeussopimuksiin saattaa sisältyä tässä direktiivissä säädetystä poikkeavia järjestelyjä, jäsenvaltioiden olisi, voimassa olevien käyttöoikeussopimusten taloudellisen elinkelpoisuuden varmistamiseksi, voitava vapauttaa ne tietyistä tässä direktiivissä säädettyistä velvoitteista, kunnes kyseisiä sopimuksia on muutettu huomattavilta osin. Jäsenvaltiot voivat yhtä lailla pyrkiä saattamaan voimassa olevat käyttöoikeussopimukset vastaamaan unionin tai kansallisen sääntelykehyksen muutoksia tai arvioida mahdollisuutta soveltaa hiilidioksidipäästöjen sekä ilman pilaantumisen ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja ja/tai kyseisiin päästöihin liittyviä alennuksia, jos käyttöoikeusmaksuja ei porrasteta tämän direktiivin mukaisesti.
- (12) Aikaperusteiset käyttäjämaksut eivät luonteensa vuoksi kuvasta tarkasti tienkäytön tosiasiallisia kustannuksia, ja samasta syystä ne eivät ole tehokkaita, kun pyritään edistämään puhtaampaa ja tehokkaampaa liikennettä tai vähentämään ruuhkia. Jotta kuitenkin voidaan varmistaa, että käyttäjät hyväksyvät tulevat tiemaksujärjestelmät, jäsenvaltioiden olisi sallittava ottaa käyttöön riittäviä järjestelmiä maksujen keräämiseksi osana laajempaa liikkuvuuspalvelujen kokonaisuutta. Tällaisissa järjestelmissä olisi varmistettava infrastruktuurikustannusten tasapuolinen jakautuminen ja otettava huomioon ”saastuttaja maksaa” -periaate. Tällaisen järjestelmän käyttöön ottavien jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että siinä noudatetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/520 ⁽⁶⁾ säännöksiä. Koska raskaat hyötyajoneuvot vaikuttavat merkittävästi tieinfrastruktuuriin ja myötävaikuttavat ilman pilaantumiseen, niihin olisi ensisijaisesti kohdistettava tarkkoja maksujärjestelmiä. Erityisesti puhtaampien ja tehokkaampien liikennetoimintojen kannustamiseksi aikaperusteiset käyttäjämaksut olisi periaatteessa poistettava asteittain Euroopan laajuisesta liikenne-ydinverkosta, koska kyseiseen verkkoon kuuluu Euroopan laajuisen liikenneverkon strategisesti tärkeimpiä solmukohtia ja yhteyksiä.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202).

⁽⁶⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2019, sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (EUVL L 91, 29.3.2019, s. 45).

Kun otetaan huomioon historialliset olosuhteet ja tietullien käyttöönottoon liittyvät haasteet ja huomattava hallinnollinen rasite, jäsenvaltioiden olisi saatava riittävän pitkä siirtymäkausi, jonka aikana niiden olisi voitava ottaa käyttöön tai pitää voimassa aikaperusteisia käyttäjämaksuja. Kyseisen siirtymäkauden jälkeen jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa raskaisiin hyötyajoneuvoihin kokonaan aikaperusteisia käyttäjämaksuja Euroopan laajuiseen liikenne-ydinverkkoon kuuluvilla osillaan ainoastaan asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa. Tällaiset asianmukaisesti perustellut tapaukset olisi rajoitettava tapauksiin, joissa tietullin soveltaminen raskaisiin hyötyajoneuvoihin aiheuttaisi kohtuuttomia hallinto-, investointi- ja toimintakustannuksia niihin odotettuihin tuloihin tai hyötyihin verrattuna, joita koituisi esimerkiksi asianomaisten teosien rajallisen pituuden, suhteellisen harvan asukastiheyden tai suhteellisen vähäisen liikenteen vuoksi, tai tietullin soveltaminen johtaisi liikenteen siirtymisiin, joilla olisi haittavaikutuksia liikenneturvallisuuteen tai kansanterveyteen. Kyseinen mahdollisuus on tarpeen jäsenmaille asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa, kun otetaan huomioon yleistä etua koskevat keskeiset näkökohdat, kuten harvaan asuttujen alueiden vaikea tilanne ja eristyneisyys, liikenneturvallisuus tai kansanterveys. Lisäksi aikaperusteisten käyttäjämaksujen soveltamisessa näissä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa olisi noudatettava menettelyvaatimuksia: velvollisuus arvioida tällaisen järjestelmän tarve ja velvollisuus ilmoittaa komissiolle sen soveltamisesta. Tällaisessa ilmoituksessa olisi esitettävä yksityiskohtaisesti ne erityiset olosuhteet, jotka liittyvät niihin Euroopan laajuisen liikenne-ydinverkon osiin, joilla sovelletaan aikaperusteisia käyttäjämaksuja.

- (13) Jäsenvaltioiden, jotka tämän direktiivin tullessa voimaan soveltavat tietulleja Euroopan laajuudessa liikenne-ydinverkkossaan tai osassa sitä, olisi voitava ottaa käyttöön yhdistetty maksujärjestelmä kaikille raskaille hyötyajoneuvoille tai tietuentyypisille raskaille hyötyajoneuvoille. Kyseisellä vaihtoehdolla olisi kuitenkin vain jatkettava ja täydennettävä tietullijärjestelmää Euroopan laajuudessa liikenne-ydinverkkossa, jossa sijaitsevat Euroopan laajuisen liikenneverkon strategisesti tärkeimmät solmukohdat ja yhteydet, tai sen osassa. Kyseisen järjestelmän avulla jäsenvaltiot voisivat ulottaa "käyttäjä maksaa"- ja "saastuttaja maksaa"-periaatteiden täytäntöönpanoa tietullillista verkkoa laajemmalle soveltamalla käyttäjämaksuja niihin Euroopan laajuisen liikenne-ydinverkon osiin, joita ei ole katettu tietullein, tai tietuentyypisiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin, kuten tietyn vetoisuuden omaaviin ajoneuvoihin, joihin ei sovelleta tietulleja. Yhdistetty maksujärjestelmä auttaisi näin jäsenvaltioita edistymään edelleen ja varmistamaan ympäristöystävällisemmän tieliikenteen erityisesti silloin, kun käytössä ei ole maksujärjestelmää ja tietullit eivät ole taloudellisesti toteuttamiskelpoinen tai sosiaalisesti hyväksyttävä vaihtoehto. Jotta kestävä liikkuvuuden periaatteita noudatettaisiin täysimääräisesti, kyseisten käyttäjämaksujen enimmäismäärä olisi lisäksi porrastettava sekä ajoneuvon Euro-päästöluokan että sen hiilidioksidipäästöluokan mukaan. Kaikkien kyseisten seikkojen perusteella on kiistattoman selvää, että tällaisen järjestelmän, jossa yhdistyvät aikaperusteinen ja etäisyysperusteinen toimintamalli, soveltamisesta olisi monenlaista hyötyä; sen vuoksi sen soveltamisen olisi oltava mahdollista myös siirtymäkauden päätyttyä kokonaan aikaperusteisissa järjestelmissä. Kantaessaan tiemaksuja raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta jäsenvaltioiden olisi viimeistään viiden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta kannettava tietulleja tai käyttäjämaksuja kaikilta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta.
- (14) Kun lujitetaan "käyttäjä maksaa"- ja "saastuttaja maksaa"-periaatteita, olisi otettava huomioon jäsenvaltioiden tai niiden tietulli- ja käyttäjämaksujärjestelmien tietyt ominaispiirteet. Esimerkiksi erityisen harvaan asuttujen alueiden tai erityisen laajan tietullillisten tai maksullisten teiden verkon tapauksessa olisi oltava mahdollisuus säätää tietosuuksia koskevista vapautuksista.
- (15) Joissakin jäsenvaltioissa on laajoja tietulliverkkoja, joihin kuuluu Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvien moottoriteiden ja teiden lisäksi vielä paljon muitakin moottoriteitä ja teitä. Tietullien tai käyttäjämaksujen soveltaminen kaikkiin raskaisiin tavaraliikenteen ajoneuvoihin johtaisi näin ollen merkittävästi mittavampiin rasitteisiin etenkin pienten ja keskisuurten käsiteollisuusyritysten (joista useat osallistuvat rakennustyöhön ja jotka eivät tyypillisesti tarjoa kuljetuspalveluja) näkökulmasta. Kyseiset rasitteet johtaisivat puolestaan korkeampiin hintoihin esimerkiksi rakennusallalla. Hintojen nousu voisi tarkoittaa, että erityisesti tulevia investointeja, kuten talojen ja huoneistojen energiaperuskorjausta ja talotekniikan nykyaikaistamista lykätään tai ne jopa perutaan. Käsiteollisuusyritykset kulkevat myös toisinaan pitkiä matkoja ajoneuvoilla tarjotakseen palvelujaan eikä kyseisiä matkoja voida helposti toteuttaa muita liikennemuotoja käyttäen. Lisäksi maaseutualueilla sijaitsevat yritykset, jotka ovat kyseisten alueiden alhaisen väestötiheyden ja heikon kysynnän vuoksi riippuvaisia kyvystään tarjota palveluja ja rakennustoimintaa suurkaupunkialueilla, ovat epäsuotuisassa kilpailuasemassa suurkaupungeissa ja niiden esikaupunkialueilla toimiviin yrityksiin verrattuna. Näin ollen jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus säätää tietyistä maksuja koskevista vapautuksista esimerkiksi ajoneuvoille, joita käytetään materiaalien, laitteiden tai koneiden kuljettamiseen kuljettajan käyttöön kuljettajan työn aikana tai joita käytetään käsiteollisuustuotteina valmistettujen tavaroiden toimittamiseen.

- (16) Mahdollisuus käyttää maksullisia teitä, kuten moottoriteitä, tunneleita ja siltoja, haastavampien paikallisteiden sijaan voi olla tärkeää vammaisille henkilöille. Jotta vammaiset henkilöt voisivat käyttää maksullisia teitä ilman hallinnollista lisärasitetta, jäsenvaltioiden olisi sallittava vapauttaa vammaisten henkilöiden ajoneuvot tietullien tai käyttäjämaksujen maksuvelvoitteesta.
- (17) Jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan huomioon sosioekonomiset tekijät, kun ne panevat täytäntöön henkilöautoihin sovellettavia tieinfrastruktuurien maksujärjestelmiä. Esimerkiksi henkilöautojen maksuja voitaisiin mukauttaa, jotta säännöllisiltä käyttäjiltä ei perittäisi kohtuuttomia maksuja.
- (18) On erityisen tärkeää, että jäsenvaltioissa otetaan käyttöön oikeudenmukainen maksujärjestelmä, ja erityisesti sellainen järjestelmä, joka ei rankaise yksityisten ajoneuvojen käyttäjiä, jotka joutuvat useammin käyttämään maksullisia teitä, koska he asuvat maaseutualueilla, vaikeakulkuisilla alueilla tai eristyneillä alueilla.
- (19) Samoin kuin raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa, on tärkeää varmistaa, että jos jäsenvaltiot ottavat käyttöön kevyisiin ajoneuvoihin sovellettavia aikaperusteisia maksuja, ne ovat oikeasuhteisia, myös alle vuoden pituisina käyttöaikoina. Tältä osin on otettava huomioon se, että kevyiden ajoneuvojen käyttötapo poikkeaa raskaiden hyötyajoneuvojen käyttötavasta. Oikeasuhteiset aikaperusteiset maksut voitaisiin laskea matkatottumusta koskevien saatavilla olevien tietojen perusteella.
- (20) Direktiivin 1999/62/EY mukaan ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu voidaan asettaa tasolle, joka on lähellä kyseessä olevan ajoneuvon käytön yhteiskunnallisia rajakustannuksia. Kyseinen menetelmä on osoittautunut tasapuolisimmaksi ja tehokkaimmaksi tavaksi ottaa huomioon raskaiden hyötyajoneuvojen aiheuttaman ilman pilaantumisen ja melun kielteiset ympäristö- ja terveysvaikutukset, ja se varmistaisi, että raskaat hyötyajoneuvot osallistuvat oikeudenmukaisella osuudella Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/50/EY säädetyin Euroopan ilmanlaatustandardien (?) ja mahdollisesti sovellettavien melurajojen tai -tavoitteiden noudattamiseen. Siksi tällaisten maksujen soveltamista olisi helpotettava. Ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja olisi sovellettava järjestelmällisemmin. Jotta voidaan edistää "saastuttaja maksaa" -periaatteen täysimittaista soveltamista, jäsenvaltioiden olisi sovellettava ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja vähintään ilman pilaantumista koskevilta osin raskaisiin hyötyajoneuvoihin niissä verkoissa, joissa peritään infrastruktuurimaksua.
- (21) Tästä syystä painotettujen keskimääräisten ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen enimmäismäärät olisi korvattava helposti sovellettavilla viitearvoilla, joita päivitetään inflaation, tieliikenteen ulkoisten kustannusten arvioinnissa saavutetun tieteellisen edistyksen ja ajoneuvokannan koostumuksessa tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi.
- (22) Infrastruktuurimaksujen porrastaminen Euro-päästöluokan perusteella on edistänyt puhtaampien ajoneuvojen käyttöä. Ajoneuvokantojen uusiutuessa on kuitenkin odotettavissa, että maksujen porrastaminen kyseisellä perusteella kaupunkien välisessä verkossa ei enää toimi yhtä hyvin keskipitkällä aikavälillä. Jäsenvaltioiden olisi siksi sallittava keskeyttää tietullien porrastaminen kyseisellä perusteella.
- (23) Raskaista hyötyajoneuvoista peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen osuuden kasvaessa olisi samaan aikaan otettava käyttöön sellainen infrastruktuurimaksujen ja käyttäjämaksujen porrastaminen hiilidioksidipäästöluokkien perusteella, jolla voidaan myötävaikuttaa parannuksiin kyseisellä alalla. Sellaisten yhteisten käyttäjämaksujärjestelmien tapauksessa, joilla voitaisiin edistää yhdenmukaistamista, porrastamisen täytäntöönpano on monimutkaisempaa erityisesti niiden edellytysten vuoksi, jotka tällaisten yhteisten järjestelmien on täytettävä. Koska järjestelmään osallistuvien jäsenvaltioiden on sovittava käyttäjämaksusta kertyvien tulojen jakamisesta, samalla kun käyttäjämaksun tasot on rajattu tällä direktiivillä käyttöön otetuilla säännöksillä, ja muutettava kansainvälisiä sopimuksia, tällaisessa erityistapauksessa hiilidioksidipäästöihin perustuvan porrastamisen täytäntöönpanolle olisi perusteltua antaa lisäaikaa. Kaikissa tapauksissa porrastaminen olisi suunniteltava asetukseen (EU) 2019/1242 nähden johdonmukaisella tavalla.
- (24) Siihen asti, kunnes hiilidioksidipäästöihin puututaan sopivammilla välineillä, kuten yhdenmukaistetuilla polttoaineveroilla, joihin sisältyy hiilikomponentti, tai kunnes tieliikenne kuuluu jonkinlaisen päästökauppajärjestelmän piiriin, jäsenvaltioiden olisi myös sallittava soveltaa hiilidioksidipäästöjen kustannuksia kuvastavaa ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua. Jos se on tieteellisen näytön perusteella perusteltua, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus soveltaa tässä direktiivissä säädetyjä viitearvoja korkeampia hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja.
- (25) Jotta edistetään siirtymistä raskaiden hyötyajoneuvojen osalta puhtaampaan ajoneuvokantaan, infrastruktuuri- ja käyttäjämaksujen porrastamisen kyseisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen perusteella olisi oltava pakollista, paitsi jos sovelletaan hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua.

(?) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/50/EY, annettu 21 päivänä toukokuuta 2008, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1).

- (26) Jotta voidaan palkita parhaiten suoriutuvia raskaita hyötyajoneuvoja, jäsenvaltioiden olisi sallittava soveltaa korkeinta maksualennusten tasoa ajoneuvoihin, joilla ei ole pakokaasupäästöjä. Jotta edistetään edelleen päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa, jäsenvaltioiden olisi sallittava vapauttaa ne tiemaksuista tilapäisesti. Samoista syistä ja sen varmistamiseksi, että tietullien alentamisesta hyötyvien ajoneuvojen osuus pysyy vakaana vuosien kuluessa ja takaa jäsenvaltioille pitkän aikavälin suunnitteluvarmuuden tietulleista kertyvien tulojen osalta, uudet ajoneuvot olisi jaettava hiilidioksidipäästöluokkiin sen perusteella, miten ne asetuksen (EU) 2019/1242 mukaisesti suoriutuvat lineaarisesta päästövähennyspolusta vuosina 2021–2030.
- (27) Jotta voidaan varmistaa tehokkuus ja johdonmukaisuus porrastettaessa hiilidioksidipäästöihin ja hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, joilla molemmilla on tarkoitus vapauttaa vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa, ja varmistaa direktiivin 1999/62/EY johdonmukainen soveltaminen tulevaisuudessa hyväksyttävän jonkin muun, hiilen hinnoittelua tieliikenteessä koskevan välineen kanssa, komission olisi arvioitava niiden tehokkuutta ja tarpeellisuutta oikea-aikaisesti. Kyseisen arvioinnin perusteella komission olisi tarvittaessa ehdotettava hiilidioksidipäästöihin ja hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen porrastamista koskevien säännösten muuttamista, jotta estetään päällekkäisten maksujen periminen hiilen eri hinnoitteluvälineissä. Vaikka tulevalla toimenpiteellä olisi varmistettava oikeusvarmuus ja eri sääntöjen johdonmukainen soveltaminen, tässä direktiivissä olisi selvennettävä, että jäsenvaltioita ei saisi velvoittaa tässä direktiivissä säädetyn hiilidioksidipäästöjen porrastusjärjestelmän soveltamiseen sellaisen hiilen hinnoitteluun tieliikenteessä sovellettavan toisen välineen soveltamispäivän jälkeen, joka on saatettu hyväksyä unionin tasolla esimerkiksi direktiivin 2003/87/EY, päätöksen (EU) 2015/1814 ja asetuksen (EU) 2015/757 (COM(2021) 551 final) muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviehdotuksen pohjalta. Siinä tapauksessa, että sillä välin hyväksytään toinen hiilen hinnoitteluun tieliikenteessä sovellettava väline, hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen taso olisi rajoitettava siihen, mikä on tarpeen kyseisten ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi hintoihin, ja komissiolle olisi siirrettävä valta mukauttaa delegoiduilla säädöksillä liitteessä III c vahvistettuja viitearvoja.
- (28) Autoihin liittyvän unionin kulttuuriperinnön säilyttämiseksi jäsenvaltioiden olisi voitava asettaa museoajoneuvot erityiseen luokkaan, jotta tässä direktiivissä säädettyjen eri maksujen määriä voidaan mukauttaa.
- (29) Asetuksessa (EU) 2019/1242 ei nykyisellään määritellä päästövähennyspolkuja niille raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmille, jotka eivät kuulu kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan soveltamisalaan. Sen 15 artiklan mukaisesti on mahdollista, että kyseistä asetusta muutetaan tulevaisuudessa ja että päästövähennyspolut määritellään tällaisille ajoneuvoryhmille. Jos tällainen muutos hyväksytään, raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuurimaksujen ja käyttäjämaksujen porrastamista hiilidioksidipäästöluokkien 2 ja 3 mukaisesti olisi sovellettava myös kyseisiin ajoneuvoryhmiin. Jos tällaista muutosta ei hyväksytä, kyseisten ajoneuvoryhmien osalta porrastamisen olisi koskettava vain hiilidioksidipäästöluokkia 1, 4 ja 5.
- (30) Komission olisi harkittava tarpeen mukaan direktiiviin 1999/62/EY ehdotettavaa muutosta, jolla otetaan käyttöön hiilidioksidipäästöluokat 2 ja 3 kaikille raskaille hyötyajoneuvoille noudattaen periaatteita, joita sovelletaan nykyisellään asetuksella (EU) 2019/1242 säänneltyihin raskaisiin hyötyajoneuvoihin niiden hiilidioksidipäästöjen osalta, mikäli kyseisen asetuksen soveltamisalaa laajennetaan muihin raskaisiin hyötyajoneuvoihin.
- (31) Tämän direktiivin olisi edistettävä hiilidioksidipäästöjen vähentämistä raskaiden tavaraliikenteen moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen ja puoliperävaunujen yhdistelmiin tehtävien teknisten parannusten avulla. Sen vuoksi tässä direktiivissä säädetään tiemaksujen alentamisesta sellaisten raskaiden tavaraliikenteen moottoriajoneuvojen osalta, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alhaiset. Kun perävaunujen ja puoliperävaunujen vaikutusta raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien hiilidioksidipäästöihin koskevat lakisääteiset sertifioidut arvot ovat saatavilla, komission olisi tarpeen mukaan sääntelyn yhdenmukaistamiseksi kaikilta osin annettava lainsäädäntöehdotus direktiivin 1999/62/EY muuttamiseksi siten, että tällaiset sertifioidut arvot sisällytetään siihen, kun määritetään tässä direktiivissä säädettyjen tiemaksujen alentaminen.
- (32) Jotta voidaan edelleen edistää ajoneuvokannan uudistamista ja välttää käytettyjen raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoiden vääristyminen, hiilidioksidipäästöluokkiin 2 ja 3 kuuluvien ajoneuvojen luokittelua olisi arvioitava uudelleen kuuden vuoden välein niiden ensimmäisestä rekisteröinnistä alkaen. Hallinnollisen rasitteen minimoimiseksi tämä ei saisi vaikuttaa niiden käyttäjämaksujen voimassaoloon, jotka olivat voimassa ennen uudelleenluokitusta.

- (33) Kun on kyse uudelleenluokituksen voimaantulosta käyttäjämaksujärjestelmissä, asianmukaisen mallin valinta on riippuvainen kyseisen uudelleenluokituksen hallinnollisia seurauksia ja sen tuloihin kohdistuvia vaikutuksia koskevista erityisistä näkökohdista. Näin ollen päätös siitä, miten uudelleenluokitus käyttäjämaksujärjestelmissä pannaan täytäntöön, olisi jätettävä jäsenvaltioiden (tai yhteisten järjestelmien tapauksessa asianomaisten jäsenvaltioiden ryhmän) tehtäväksi.
- (34) Jotta varmistetaan hiilidioksidipäästöihin perustuvan tietullien porrastamisen johdonmukainen soveltaminen, on tarpeen muuttaa neuvoston direktiiviä 1999/37/EY⁽⁸⁾ siten, että raskaiden hyötyajoneuvojen tietyt hiilidioksidipäästöt edellytetään ilmoitettavan niiden rekisteröintitodistuksessa, jos tiedot ovat saatavilla niiden vaatimustenmukaisuustodistuksessa. Jos asetusta (EU) 2019/1242 muutetaan vähähiilisten polttoaineiden käytöstä aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä koskevaan tilinpitoon vaikuttavalla tavalla, komission saattaa olla aiheellista arvioida tarvetta parantaa tämän direktiivin ja kyseisten muutosten välistä johdonmukaisuutta. On tärkeää varmistaa, että tietullipalvelun osana käytettävät ajoneuvolaitteet sisältävät raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja hiilidioksidipäästöluokkaa koskevat tiedot ja että tällaiset tiedot ovat saatavilla direktiivissä (EU) 2019/520 säädettyä jäsenvaltioiden välistä tietojenvaihtoa varten.
- (35) Kevyet ajoneuvot tuottavat kaksi kolmasosaa tieliikenteen haittavaikutuksista ympäristölle ja terveydelle. Siksi on tärkeää edistää puhtaimpien ja polttoainetehokkaimpien ajoneuvojen käyttöä erisuuruisin tiemaksuin komission asetuksen (EU) 2017/1151⁽⁹⁾ mukaisesti määritettyjen, ajoneuvojen tiettyjen hiilidioksidipäästöjen perusteella ja suhteessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2019/631⁽¹⁰⁾. Kaikkein puhtaimpien ja tehokkaimpien ajoneuvojen käytön edistämiseksi jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa tällaisiin ajoneuvoihin merkittävästi alennettuja tietulleja ja käyttäjämaksuja. Jäsenvaltioiden olisi sallittava ottaa huomioon ajoneuvon ympäristötehokkuuden parantuminen, joka tapahtuu sen siirtyessä vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön. Samalla jäsenvaltioilla olisi oltava lupa sulkea ulkopuolelle polttoaineet, jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen (iLUC) riskejä ja joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä. Ennakkomaksussa tai tietullijärjestelmän käyttäjän hyväksymässä muussa järjestelyssä käyttäjien olisi voitava hyötyä tietullien tai käyttäjämaksujen porrastuksesta, joka vastaa ajoneuvon ympäristötehokkuuden parantumista vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtymisen jälkeen.
- (36) Jotta ei rangaistaisi päästöttömien kevyiden ajoneuvojen kehitystä ja käyttöä päästöttömään teknologiaan liittyvän lisäpainon vuoksi, jäsenvaltioiden olisi sallittava soveltaa alennettuja määriä tai vapautuksia tällaisten ajoneuvojen osalta.
- (37) Liikenneruuhkien, joihin kaikki moottoriajoneuvot vaikuttavat vaihtelevassa määrin, aiheuttamat kustannukset vastaavat noin yhtä prosenttia BKT:sta. Merkittävä osa kyseisistä kustannuksista aiheutuu kaupunkien välisistä ruuhkista. Siksi olisi sallittava erityinen ruuhkamaksu sillä edellytyksellä, että sitä sovelletaan sekä raskaisiin että kevyisiin ajoneuvoluokkiin. Jäsenvaltiot saavat jättää tällaisen ruuhkamaksun soveltamisen ulkopuolelle joukkoliikenteen eli pienoissbusseja ja linja-autot, joiden avulla voidaan mahdollisesti vähentää ruuhkia. Jotta maksu olisi tehokas ja oikeasuhteinen, se olisi laskettava ruuhkiin liittyvien rajakustannusten perusteella erisuuruiseksi paikan, ajankohdan ja ajoneuvoluokan mukaan.
- (38) Tiemaksut voivat tuoda käyttöön resursseja, jotka auttavat korkealaatuisen liikenneinfrastruktuurin kunnossapidon ja kehittämisen rahoittamisessa. Siksi on asianmukaista edellyttää, että jäsenvaltiot raportoivat riittävällä tavalla tällaisten tulojen käytöstä. Tämän olisi erityisesti autettava havaitsemaan mahdollisia rahoitusvajeita ja lisäämään tiemaksujen yleistä hyväksymistä. Avoimuuden vuoksi jäsenvaltioiden olisi asianmukaista antaa tienkäyttäjille tiettyjä tietoja alueellaan perityistä tietulleista ja käyttäjämaksuista, kuten direktiivin 1999/62/EY soveltamisesta kertyneiden tulojen käyttöä, infrastruktuurimaksujen porrastusta, ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja ja ruuhkamaksuista ajoneuvoluokittain kerättyjä kokonaistuloja koskevia tietoja.

⁽⁸⁾ Neuvoston direktiivi 1999/37/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁽⁹⁾ Komission asetus (EU) 2017/1151, annettu 1 päivänä kesäkuuta 2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (39) Ruuhkamaksujen olisi vastattava suhteellisella tavalla niitä tosiasiallisia kustannuksia, joita kukin ajoneuvo aiheuttaa suoraan muille tienkäyttäjille ja välillisesti koko yhteiskunnalle. Jotta vältetään se, että ruuhkamaksut haittaavat suhteettomasti ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta, ne olisi rajoitettava tiettyihin määriin, jotka vastaavat ruuhkien sosiaalisia rajakustannuksia lähes täyden kapasiteetin olosuhteissa eli silloin, kun liikennemäärät lähenevät tien kapasiteettia. Samasta syystä ruuhkamaksua ei saisi soveltaa yhdessä sellaisen infrastruktuurimaksun kanssa, joka on porrastettu kellonajan, viikonpäivän tai vuodenajan mukaan ruuhkien vähentämiseksi. Jotta ruuhkamaksuilla olisi mahdollisimman suuri myönteinen vaikutus, niistä saatavat tulot olisi osoitettava hankkeisiin, joilla puututaan ruuhkien syihin.
- (40) Kun otetaan huomioon, että voimassa oleviin käyttöoikeussopimuksiin saattaa sisältyä erilaisia järjestelyjä kuin tässä direktiivissä esitetyt järjestelyt, ja jotta varmistetaan niiden taloudellinen elinkelpoisuus, on asianmukaista edellyttää, että voimassa olevissa käyttöoikeussopimuksissa noudatetaan infrastruktuurimaksun porrastamista koskevaa vaatimusta vasta sen jälkeen, kun niitä on muutettu huomattavilta osin.
- (41) Infrastruktuurimaksuun lisättävät korotukset voisivat myös olla hyödyllinen väline, kun puututaan ongelmiin, jotka liittyvät tiettyjen teiden käytöstä aiheutuviin huomattaviin ympäristövahinkoihin tai ruuhkiin muuallakin kuin vuoristoalueilla. Nykyinen rajoittaminen, jolla rajoitetaan korotusten käyttö tällaisille alueille, olisi näin ollen poistettava. Jos kaksi tai useampi jäsenvaltio soveltaa suurempia korotuksia samassa liikennekäytävässä, on tarpeen ottaa huomioon, että kyseisistä korotuksista saattaa aiheutua kielteisiä vaikutuksia muille saman liikennekäytävän varrella sijaitseville jäsenvaltioille. Jotta voidaan myös välttää päällekkäisten maksujen periminen käyttäjiltä, korotuksia ei saisi sallia tieosuuksilla, joilla sovelletaan ruuhkamaksua. Näin ollen jotta voidaan välttää syrjäseutualueiden talouskehitykseen kohdistuvat haittavaikutukset ja jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa hylätä jäsenvaltion esittämät suunnitelmat tai pyytää niiden muuttamista, korottaa infrastruktuurimaksua tietyillä tieosuuksilla, jos näillä tieosuuksilla esiintyy säännöllisiä ruuhkia tai jos ajoneuvojen käyttö näillä tieosuuksilla aiheuttaa merkittäviä ympäristövahinkoja. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽¹⁾ mukaisesti.
- (42) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä CO₂-vertailupäästöjen määrittämiseksi niille raskaiden hyötyajoneuvojen alaryhmille, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) 2019/1242 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan soveltamisalaan. Komission olisi toisinnettava tällaisten ajoneuvoryhmien asiaankuuluvat tiedot, jotka on julkaistu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/956⁽²⁾ 10 artiklassa tarkoitetussa kertomuksessa. Komissiolle siirretyn täytäntöönpanovallan rajallisuuden vuoksi ei ole tarpeen säätää jäsenvaltioiden edustajista koostuvan komitean suorittamasta valvonnasta ennen kyseisten täytäntöönpanosäädösten hyväksymistä.
- (43) Jos jäsenvaltio ottaa käyttöön tiemaksujärjestelmän, myönnettävät korvaukset voisivat tietyissä tapauksissa johtaa ulkomaisten tienkäyttäjien syrjintään. Mahdollisuus myöntää korvaus olisi siksi rajoitettava tietulleihin, eikä korvauksia saisi enää olla saatavilla käyttäjämaksujen tapauksessa.
- (44) Jotta voitaisiin hyödyntää olemassa olevista tiemaksujärjestelmistä saatavia mahdollisia synergiaetuja ja alentaa toimintakustannuksia, komission olisi osallistuttava täysimääräisesti sellaisten jäsenvaltioiden väliseen yhteistyöhön, jotka aikovat ottaa käyttöön yhteisiä tiemaksujärjestelmiä.
- (45) On tarpeen sallia jäsenvaltioiden rahoittaa vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen energia- ja polttoainelaitteistojen rakentamista, käyttöä, huoltoa ja kehittämistä liikenteen sähköistämisen helpottamiseksi. Erityisesti silloin, kun jäsenvaltio aikoo rahoittaa näitä sähköisiä laitteistoja riippumatta tieinfrastruktuurin rahoittamisesta, tämä direktiivi ei saisi estää kyseistä jäsenvaltiota perimästä maksuja tällaisten laitteistojen käytöstä.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/956, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2018, uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (46) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on sen varmistaminen, että ajoneuvoilta tietyn infrastruktuurin käytöstä kannettavia kansallisia maksuja sovelletaan yhdenmukaisessa kehityksessä, jolla taataan yhdenmukainen kohtelu koko unionissa, vaan se voidaan tieliikenteen ja niiden ongelmien, joihin tällä direktiivillä on tarkoitus puuttua, rajat ylittävän luonteen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi 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 tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (47) On tarpeen varmistaa, että ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut vastaavat jatkossakin mahdollisimman tarkasti raskaiden hyötyajoneuvojen aiheuttaman ilman pilaantumisen, melun ja ilmastomuutoksen kustannuksia ilman, että maksujärjestelmästä tehdään liian monimutkainen, jotta edistetään kaikkein polttoainetehokkaimpien ajoneuvojen käyttöä ja jotta kannustimet säilyvät tehokkaina ja erisuuruiset tiemaksut ajan tasalla.
- (48) Komissiolle olisi näin ollen siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti direktiivin 1999/62/EY liitteissä III b ja III c vahvistettuihin ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen viitearvojen mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti⁽¹³⁾. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (49) Direktiivit 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 1999/62/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 1999/62/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan nimi seuraavasti:

”Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tieinfrastruktuurien käytöstä”.

- 2) Korvataan 1 ja 2 artikla seuraavasti:

”1 artikla

1. Tätä direktiiviä sovelletaan

- a) raskaista tavaraliikenteen ajoneuvoista kannettaviin ajoneuvoveroihin;
- b) ajoneuvoista kannettaviin tietulleihin ja käyttäjämaksuihin.

2. Tätä direktiiviä ei sovelleta ajoneuvoihin, joita käytetään yksinomaan jäsenvaltioiden Euroopan ulkopuolisilla alueilla.

3. Tätä direktiiviä ei sovelleta Kanariansaarilla, Ceutassa ja Melillassa, Azoreilla tai Madeiralla rekisteröityihin ajoneuvoihin, joita käytetään kuljetuksiin yksinomaan kyseisillä alueilla tai kyseisten alueiden välillä sekä kyseisten alueiden ja Manner-Espanjan ja Manner-Portugalin välillä.

2 artikla

1. Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- 1) ’Euroopan laajuisella tieverkolla’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013 (*) II luvun 3 jaksossa tarkoitettua ja kyseisen asetuksen liitteessä I kartoin kuvattua maantieliikenneinfrastruktuuria;
- 2) ’Euroopan laajuisella liikenne-ydinverkolla’ liikenneinfrastruktuuria, joka on yksilöity asetuksen (EU) N:o 1315/2013 III luvun mukaisesti;

⁽¹³⁾ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- 3) 'rakennuskustannuksilla' rakentamiseen liittyviä kustannuksia, mukaan luettuina tarvittaessa rahoituskustannukset, jotka koskevat jotain seuraavista:
- a) uudet infrastruktuurit tai uudet infrastruktuuriparannukset, myös merkittävät rakenteelliset kunnostukset;
 - b) enintään 30 vuotta ennen 10 päivää kesäkuuta 2008 valmistuneet infrastruktuurit tai infrastruktuuriparannukset, myös merkittävät rakenteelliset kunnostukset, jos tietullijärjestelyt olivat 10 päivänä kesäkuuta 2008 jo käytössä, tai enintään 30 vuotta ennen uusien 10 päivän kesäkuuta 2008 jälkeen käyttöön otettujen tietullijärjestelyjen vahvistamista valmistuneet infrastruktuurit tai infrastruktuuriparannukset; tai
 - c) ennen b alakohdassa tarkoitettuja aikoja valmistuneet infrastruktuurit tai infrastruktuuriparannukset, jos
 - i) jäsenvaltio on ottanut käyttöön tietullijärjestelmän, jossa määrätään näiden kustannusten korvaamisesta tietullijärjestelmän käyttäjän kanssa tehtävän sopimuksen tai muiden vaikutukseltaan vastaavien säästöjen nojalla, jotka tulivat voimaan ennen 10 päivää kesäkuuta 2008; tai
 - ii) jäsenvaltio voi osoittaa, että kyseisen infrastruktuurin rakentaminen riippui siitä, että sille suunniteltu käyttöikä ylitti 30 vuotta;
- 4) 'rahoituskustannuksilla' lainojen korkoja ja osakkeenomistajien rahoittamien pääomasijoitusten tuottoja;
- 5) 'merkittävillä rakenteellisilla kunnostuksilla' rakenteellisia kunnostuksia, lukuun ottamatta kunnostuksia, joista ei enää ole hyötyä tien käyttäjille, erityisesti jos kunnostustyön on korvannut tien uusi pinnoitus tai muu rakennustyö;
- 6) 'moottoritieillä' tietä, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä ja joka täyttää seuraavat vaatimukset:
- a) siinä 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;
 - b) se ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa; ja
 - c) se on erityisesti osoitettu moottoritieksi;
- 7) 'tietullilla' tiettyä ajoneuvon osalta maksettavaa määrää, joka perustuu tiettyssä infrastruktuurissa kuljettuun matkaan ja ajoneuvotyyppiin ja jonka maksaminen antaa kyseiselle ajoneuvolle oikeuden infrastruktuurien käyttöön, ja tietulliin sisältyy yksi tai useampi seuraavista maksuista:
- a) infrastruktuurimaksu;
 - b) ruuhkamaksu; tai
 - c) ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu;
- 8) 'infrastruktuurimaksulla' maksua, joka on tarkoitettu infrastruktuuriin liittyvien, jäsenvaltiolle aiheutuneiden rakentamis-, ylläpito-, käyttö- ja kehittämiskustannusten kattamiseen;
- 9) 'ulkoisiin kustannuksiin perustuvalla maksulla' maksua, joka on tarkoitettu yhteen tai useampaan seuraavista liittyvien kustannusten kattamiseen:
- a) liikenneperäinen ilman pilaantuminen;
 - b) liikenneperäiset meluhaitat; tai
 - c) liikenneperäiset hiilidioksidipäästöt;
- 10) 'liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannuksilla' ihmisten terveydelle aiheutuneiden sellaisten haittojen ja sellaisten ympäristövahinkojen kustannuksia, jotka johtuvat hiukkaspäästöistä sekä otsonia muodostavien yhdisteiden kuten NO_x:n ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöistä ajoneuvoa käytettäessä;
- 11) 'liikenneperäisten meluhaittojen kustannuksilla' ihmisten terveydelle aiheutuneiden sellaisten haittojen ja sellaisten ympäristövahinkojen kustannuksia, jotka johtuvat ajoneuvojen tuottamasta tai ajoneuvojen ja tienpinnan vuorovaikutuksessa syntyvästä melusta;

- 12) 'liikenneperäisten hiilidioksidipäästöjen kustannuksilla' sellaisten vahinkojen kustannuksia, jotka johtuvat hiilidioksidipäästöistä ajoneuvoa käytettäessä;
- 13) 'ruuhkalla' tilannetta, jossa liikennemäärät lähestyvät tien kapasiteettia tai ylittävät sen;
- 14) 'ruuhkamaksulla' ajoneuvoilta perittävää maksua, joka on tarkoitettu jäsenvaltiossa aiheutuneiden ruuhkiin liittyvien kustannusten kattamiseen ja ruuhkien vähentämiseen;
- 15) 'painotetulla keskimääräisellä infrastruktuurimaksulla' kokonaistuloja infrastruktuurimaksusta tiettyinä aikoina jaettuna raskaiden hyötyajoneuvojen kyseisen maksun kohteena olevilla tieosuuksilla kulkemien ajoneuvokilometrien määrällä samana aikana;
- 16) 'käyttäjämaksulla' tiettyä määrää, jonka maksaminen oikeuttaa ajoneuvon käyttämään tietyn ajan 7 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja;
- 17) 'ajoneuvolla' neljä- tai useampipyöräistä moottoriajoneuvoa tai auton ja perävaunun yhdistelmää, joka on tarkoitettu tai jota käytetään matkustajien tai tavaroiden kuljetukseen maanteillä;
- 18) 'raskaalla hyötyajoneuvolla' ajoneuvoa, jonka suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa on suurempi kuin 3,5 tonnia;
- 19) 'raskaalla tavaraliikenteen ajoneuvolla' tavaroiden kuljetukseen tarkoitettua raskasta hyötyajoneuvoa;
- 20) 'linja-autolla' raskasta hyötyajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan matkustajan kuljettamiseen;
- 21) 'kevyellä ajoneuvolla' ajoneuvoa, jonka suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa on enintään 3,5 tonnia;
- 22) 'henkilöautolla' kevyttä ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan matkustajan kuljettamiseen;
- 23) 'museoajoneuvolla' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU (**) 3 artiklan 7 alakohdassa määriteltyä historiallisesti merkittävää ajoneuvoa;
- 24) 'pienoisbussilla' kevyttä ajoneuvoa, joka on tarkoitettu kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan matkustajan kuljettamiseen;
- 25) 'matkailuautolla' ajoneuvoa, jossa on istuimet ja pöydän käsittävä majoitustila, joko erillinen tai istuimista muunnettava yöpymistila, keittomahdollisuus ja säilytystiloja;
- 26) 'kevyellä hyötyajoneuvolla' tavaroiden kuljetukseen tarkoitettua kevyttä ajoneuvoa;
- 27) 'umpikorisella tavarankuljetukseen tarkoitettulla ajoneuvolla' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 (***) liitteessä I olevan C osan 4.2 kohdassa tarkoitettua kevyttä hyötyajoneuvoa;
- 28) raskaan hyötyajoneuvon 'hiilidioksidipäästöillä' komission asetuksen (EU) 2017/2400 (****) liitteessä IV olevassa osassa II määritellyn, asiakkaan tiedotuslomakkeen kohdassa 2.3 ilmoitettuja ajoneuvokohtaisia hiilidioksidipäästöjä;
- 29) 'päästöttömällä ajoneuvolla'
 - a) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 (*****) 3 artiklan 11 alakohdassa määriteltyä "päästötöntä raskasta hyötyajoneuvoa"; tai
 - b) henkilöautoa, pienoisbussia tai kevyttä hyötyajoneuvoa, jossa ei ole polttomoottoria;
- 30) 'vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla'
 - a) asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 12 alakohdassa määriteltyä "vähäpäästöistä raskasta hyötyajoneuvoa"; tai
 - b) raskasta hyötyajoneuvoa, joka ei kuulu kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan soveltamisalaan ja jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 prosenttia sen ajoneuvoryhmän CO₂-vertailupäästöistä, ei kuitenkaan päästötöntä ajoneuvoa;
- 31) 'liikenteenharjoittajalla' yritystä, joka kuljettaa tavaroita tai matkustajia maanteitse;

- 32) 'päästöluokan "Euro 0", "Euro I", "Euro II", "Euro III", "Euro IV", "Euro V", "EYA" ja "Euro VI" -ajoneuvolla' liitteessä 0 vahvistettujen päästörajojen mukaista raskasta hyötyajoneuvoa;
- 33) 'raskaan hyötyajoneuvon tyypillä' ajoneuvoluokkaa, johon raskas hyötyajoneuvo kuuluu sen akselien lukumäärän mukaan, sen mittojen tai massan mukaan taikka muun ajoneuvon tielle aiheuttamia vahinkoja kuvaavan luokituksen, kuten liitteessä IV esitetyn tievahinkoluokituksen mukaan, edellyttäen että käytetty luokitusjärjestelmä perustuu ajoneuvon ominaisuuksiin, jotka esitetään kaikissa jäsenvaltioissa käytössä olevissa ajoneuvoa koskeissa asiakirjoissa tai jotka ovat silmin havaittavia;
- 34) 'ajoneuvojen alaryhmällä' asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 8 alakohdassa määriteltyä ajoneuvojen alaryhmää;
- 35) 'ajoneuvoryhmällä' asetuksen (EU) 2017/2400 liitteessä I olevassa taulukossa 1 lueteltua ajoneuvojoukkoa;
- 36) 'vuoden Y raportointikaudella' asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 3 alakohdassa määriteltyä vuoden Y raportointikautta;
- 37) 'päästövähennyspolulla' vuoden (Y) raportointikauden ja ajoneuvojen alaryhmän (sg) osalta, eli $ET_{Y,sg}$, tuloa, joka saadaan kertomalla vuotuisten hiilidioksidipäästöjen vähennyskerroin ($R-ET_Y$) alaryhmän (sg) CO_2 -vertailupäästöillä (rCO_{2sg}); eli $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; vuosien $Y \leq 2030$ osalta $R-ET_Y$ ja rCO_{2sg} määritellään molemmat asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaisesti; vuosien $Y > 2030$ osalta $R-ET_Y$ on 0,70; rCO_{2sg} -tä sovelletaan sellaisena kuin se on mukautettuna asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti annetuilla delegoiduilla säädöksillä raportointikausilla, jotka alkavat kyseisten delegoitujen säädösten soveltamispäivän jälkeen;
- 38) 'ajoneuvoryhmän CO_2 -vertailupäästöillä'
- asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen osalta kyseisen asetuksen liitteessä I olevassa 3 kohdassa olevan kaavan mukaisesti laskettua määrää;
 - asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan kuulumattomien ajoneuvojen osalta kyseisen ajoneuvoryhmän ajoneuvojen kaikkien niiden hiilidioksidipäästöjen keskimääräistä arvoa, jotka on raportoitu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/956 (*****) mukaisesti ensimmäiseltä raportointikaudelta, joka alkaa sen päivän jälkeen, jona asetuksen (EU) 2017/2400 24 artiklan mukaisesti kielletään kyseiseen ajoneuvoryhmään kuuluvien sellaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti tai käyttöönotto, joiden osalta ei ole noudatettu asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklassa tarkoitettuja velvollisuuksia;
- 39) 'käyttöoikeussopimuksella' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/23/EU (*****) 5 artiklan 1 alakohdan a alakohdassa määriteltyä käyttöoikeusurakkaa tai sen b alakohdassa määriteltyä palvelujen käyttöoikeussopimusta;
- 40) 'käyttöoikeusmaksulla' maksua, jonka käyttöoikeusurakan saaja perii käyttöoikeussopimuksen mukaisesti;
- 41) 'merkittävästi muutetulla tietulli- tai maksujärjestelmällä' tietulli- tai maksujärjestelmää, jossa tullien ja maksujen muutoksen odotetaan lisäävän tuloja vähintään 10 prosenttia edelliseen tilivuoteen verrattuna liikenteen lisääntymisen vaikutus pois lukien ja inflaatiokorjauksen jälkeen, kun inflaatio mitataan komission (Eurostatin) julkaiseman EU:n laajuisen yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin (YKHI), josta on poistettu energian ja jalostamattomien elintarvikkeiden vaikutus, muutosten perusteella.
2. Edellä olevan 1 kohdan 2 alakohdan soveltamiseksi:
- rakennuskustannuksista huomioon otettava osuus ei saa missään tapauksessa ylittää osuutta, joka infraruktuurin osien nykyisestä suunnitellusta käyttöiästä on jäljellä 10 päivänä kesäkuuta 2008 tai päivänä, jona uudet tietullijärjestelyt otetaan käyttöön, jos se on myöhempi ajankohta;
 - infrastruktuurien tai infrastruktuuriparannusten kustannuksia voivat olla erityiset meluhaittojen vähentämiseen, innovatiivisen teknologian käyttöönottoon tai liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät infraruktuurikulut sekä todelliset maksut, jotka infrastruktuurin haltija on suorittanut objektiivisista ympäristönäkökohdista, kuten maaperän suojelu pilaantumiselta.

3. Jäsenvaltiot voivat kohdella matkailuautoa joko linja-autona tai henkilöautona, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 7 d a artiklan 3 kohdan soveltamista.

- (*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).
- (**) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51).
- (***) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).
- (****) Komission asetukset (EU) 2017/2400, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen osalta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011 muuttamisesta (EUVL L 349, 29.12.2017, s. 1).
- (*****) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202).
- (******) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/956, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2018, uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L 173, 9.7.2018, s. 1).
- (******) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, käyttöoikeussopimusten tekemisestä (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 1)."

- 3) Korvataan 7 ja 7 a artiklat seuraavasti:

"7 artikla

1. Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietulleja ja käyttäjämaksuja Euroopan laajuisessa tieverkossa tai sen tietyissä osissa ja lisäksi kaikissa muissa moottoritieverkkonsa osissa, jotka eivät kuulu Euroopan laajuiseen tieverkkoon, tämän artiklan 4–14 kohdassa ja 7 a–7 k artiklassa säädettyjen edellytysten mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 9 artiklan 1 a kohdan soveltamista.

2. Tämän artiklan 1 kohta ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen soveltaa Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta noudattaen tietulleja ja käyttäjämaksuja muilla teillä, edellyttäen ettei tietullien ja käyttäjämaksujen veloittamisella tällaisilla muilla teillä syrjitä kansainvälistä liikennettä ja ettei se johda kilpailun vääristymiseen liikenteenharjoittajien välillä. Muilla kuin Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvilla teillä ja muilla teillä kuin moottoriteillä sovellettavien tietullien ja käyttäjämaksujen on täytettävä tämän artiklan 4 ja 5 kohdassa, 7 a artiklassa ja 7 j artiklan 1, 2 ja 4 kohdassa säädetyt edellytykset.

3. Eri ajoneuvoluokkiin, kuten raskaat hyötyajoneuvot, raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, linja-autot, kevyet ajoneuvot, kevyet hyötyajoneuvot, pienoishenkilöautot, sovellettavia tietulleja ja käyttäjämaksuja voidaan ottaa käyttöön tai pitää voimassa toisistaan riippumatta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän direktiivin muiden säännösten soveltamista. Kun jäsenvaltiot kuitenkin veloittavat henkilöautoja, niiden on veloitettava myös kevyitä hyötyajoneuvoja.

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

Jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta 7 c a artiklan 3 kohtaa, 7 g a artiklan 1 kohtaa ja 7 g b artiklan 2 kohtaa tällaisiin siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä kannettaviin tietulleihin, jos vähintään yksi seuraavista edellytyksistä täyttyy:

- a) 7 c a artiklan 3 kohdan, 7 g a artiklan 1 kohdan ja 7 g b artiklan 2 kohdan soveltaminen ei olisi teknisesti toteutettavissa tällaisten erisuuruisten maksujen käyttöön ottamiseksi asianomaisessa tietullijärjestelmässä;

- b) 7 c a artiklan 3 kohdan, 7 g a artiklan 1 kohdan ja 7 g b artiklan 2 kohdan soveltamisesta seuraisi saastuttavimpien ajoneuvojen siirtyminen kiertoteille ja haittavaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja kansanterveyteen.

Jäsenvaltion, joka päättää olla soveltamatta 7 c a artiklan 3 kohtaa, 7 g a artiklan 1 kohtaa ja 7 g b artiklan 2 kohtaa tämän kohdan toisen alakohdan mukaisesti, on ilmoitettava päätöksestään komissiolle.

5. Tietullit ja käyttäjämaksut eivät saa olla suoraan eivätkä välillisesti syrjiviä perusteita, jotka johtavat

a) tienkäyttäjän kansalaisuudesta;

b) jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut;

c) jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta, jossa ajoneuvo on rekisteröity; tai

d) kuljetuksen alkuperästä tai määräpaikasta.

6. Jäsenvaltiot voivat säätää tietullien tai käyttäjämaksujen alentamisesta tietyillä tieosuuksilla tai jättää tietyt tieosuudet kokonaan tiemaksujen soveltamisalan ulkopuolelle, erityisesti siellä, missä liikennöinti on vähäistä harvaan asutuilla alueilla.

7. Käyttöoikeussopimusten kattamien tieinfrastruktuurien tapauksessa silloin, jos sopimus on allekirjoitettu ennen ... päivää ...kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä] tai on vastaanotettu tarjouksia tai vastauksia pyyntöihin käydä neuvotteluja neuvottelumenettelyn puitteissa julkisen hankintamenettelyn perusteella ennen ... päivää ...kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä], jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta 7 c a artiklan 3 kohtaa, 7 g artiklan 1 ja 2 kohtaa sekä 7 g a ja 7 g b artiklaa tietulleihin ja käyttäjämaksuihin kyseisillä tieinfrastruktuureilla siihen saakka, kun käyttöoikeussopimus uusitaan tai tietulli- tai maksujärjestelmää muutetaan merkittävästi.

8. Edellä olevaa 7 kohtaa sovelletaan myös julkisen ja ei-julkisen yhteisön välillä tehtyihin pitkän aikavälin sopimuksiin, jotka on allekirjoitettu ennen ... päivää ...kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä] rakennusurakan toteuttamisesta ja/tai muiden kuin rakennusurakan toteuttamiseen liittyvien palvelujen hallinnoimisesta, joissa kysyntäriski ei siirry.

9. Jäsenvaltiot voivat säätää tietullien tai käyttäjämaksujen määrien alentamisesta tai tietullien tai käyttäjämaksujen maksuvelvoitetta koskevista vapautuksista

a) niiden raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, jotka on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 (*) nojalla vapautettu valvontalaitteiden asentamis- ja käyttövelvoitteesta;

b) niiden raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen osalta, joiden suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa on yli 3,5 tonnia mutta alle 7,5 tonnia ja joita käytetään kuljettajan työssään tarvitsemien materiaalien, laitteiden tai koneiden kuljettamiseen tai käsiteollisuustuotteina valmistettujen tavaroiden toimittamiseen, kun kuljetusta ei harjoiteta toisen lukuun;

c) niiden ajoneuvojen osalta, jotka kuuluvat 6 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa säädettyjen edellytysten soveltamisalaan, tai niiden ajoneuvojen osalta, joita vammaiset henkilöt käyttävät tai omistavat; ja

d) niiden päästöttömiä ajoneuvojen osalta, joiden suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa on enintään 4,25 tonnia.

10. Jäsenvaltiot eivät saa ... päivästä ...kuuta ... [kahdeksan vuotta tämän muutosdirektiivin voimaantulosta] alkaen soveltaa raskaisiin hyötyajoneuvoihin käyttäjämaksuja Euroopan laajuisessa liikenne-ydinverkossa.

11. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot saavat soveltaa raskaisiin hyötyajoneuvoihin käyttäjämaksuja Euroopan laajuisen liikenne-ydinverkon osissa mutta vain asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa, joissa tietullin soveltaminen

a) aiheuttaisi kohtuuttomia hallinto-, investointi- ja toimintakustannuksia niihin odotettuihin tuloihin tai hyötyihin verrattuna, joita tällaisesta tietullista koituisi esimerkiksi asianomaisten tieosuuksien rajallisen pituuden, suhteellisen harvan asukastiheyden tai suhteellisen vähäisen liikenteen vuoksi; tai

b) johtaisi liikenteen siirtymiin, joilla olisi haittavaikutuksia liikenneturvallisuuteen tai kansanterveyteen.

Ennen kyseisten käyttäjämaksujen soveltamista jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä aikomuksestaan komissiolle. Kyseisen ilmoituksen on sisällytettävä syyt, joilla perustellaan objektiivisin kriteerein käyttömaksun soveltamista ensimmäinen alakohta huomioon ottaen, ja selkeät tiedot käyttäjämaksun piiriin kuuluvista ajoneuvoista ja tieosuudesta.

Jäsenvaltiot voivat yhdellä ainoalla ilmoituksella ilmoittaa useammasta poikkeusten piiriin kuuluvasta tieosuudesta edellyttäen, että kullekin osuudelle esitetään perusteet.

12. Kun jäsenvaltiot soveltavat 8 artiklan mukaista yhteistä käyttäjämaksujärjestelmää, kyseisten jäsenvaltioiden on mukautettava yhteistä järjestelmää tai lakkautettava se viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [10 vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä].

13. Jäsenvaltio voi ... päivään ... kuuta ... [viiden vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] saakka päättää soveltaa raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen osalta tietulleja tai käyttäjämaksuja ainoastaan raskaisiin tavaraliikenteen ajoneuvoihin, joiden suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa on vähintään 12 tonnia, jos se katsoo, että tietullien tai käyttäjämaksujen kantaminen alle 12 tonnin painoisilta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta

- a) aiheuttaisi liikenteen siirtymisestä johtuvia huomattavia haittavaikutuksia liikenteen sujuvuuden, ympäristön, melutasojen, ruuhkautumisen, terveyden tai liikenneturvallisuuden kannalta;
- b) aiheuttaisi hallinnollisia kuluja, jotka ovat enemmän kuin 15 prosenttia soveltamisalaa laajentamalla saatavista lisätuloista; tai
- c) koskisi ajoneuvoluokkaa, joka aiheuttaa korkeintaan 10 prosenttia perittävistä infrastruktuurikustannuksista.

Jäsenvaltioiden, jotka päättävät soveltaa tietulleja tai käyttäjämaksuja tai molempia ainoastaan raskaisiin tavaraliikenteen ajoneuvoihin, joiden suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa on vähintään 12 tonnia, on ilmoitettava komissiolle päätöksestään ja perusteluista, joihin se perustuu.

14. Jos tietulleja sovelletaan kaikkiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin, jäsenvaltiot voivat päättää periä linja-autoilta ja matkailuautoilta eri prosenttiosuuden kustannuksista kuin raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta.

15. Komissio arvioi tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja vaikuttavuutta kevyiden ajoneuvojen maksujen osalta ... päivään ...kuuta ... [viiden vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] mennessä.

Kyseisessä arvioinnissa on otettava huomioon kevyisiin ajoneuvoihin sovellettavien maksujärjestelmien kehitys eri ajoneuvoluokkiin sovellettavien maksujen tyyppin, maksujen piiriin kuuluvan verkon laajuuden, hinnoittelun oikeasuhteisuuden ja muiden asiaankuuluvien tekijöiden osalta.

Komissio antaa tarvittaessa kyseisen arvioinnin pohjalta lainsäädäntöehdotuksen tämän direktiivin asiaankuuluvien säännösten muuttamiseksi.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

7 a artikla

1. Käyttäjämaksujen on oltava oikeassa suhteessa infrastruktuurin käytön kestoon.

2. Jos käyttäjämaksuja sovelletaan raskaisiin hyötyajoneuvoihin, infrastruktuurin käyttöoikeus on voitava saada vähintään seuraaviksi ajanjaksoiksi: päivä, viikko, kuukausi ja vuosi. Kuukausimaksu saa olla enintään 10 prosenttia vuosimaksun määrästä, viikkomaksu saa olla enintään 5 prosenttia vuosimaksun määrästä ja päivämaksu saa olla enintään 2 prosenttia vuosimaksun määrästä.

Jäsenvaltio voi päättää, että kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin sovelletaan ainoastaan vuosimaksuja.

Jäsenvaltioiden on vahvistettava kaikkia raskaita hyötyajoneuvoja koskevat käyttäjämaksut, mukaan lukien hallintokulut, tasolle, joka ei ylitä liitteessä II säädettyä enimmäismääriä.

3. Jos käyttäjämaksuja sovelletaan henkilöautoihin, infrastruktuurin käyttöoikeus on voitava saada vähintään seuraaviksi ajanjaksoiksi: päivä, viikko tai 10 päivää taikka molemmat, kuukausi tai kaksi kuukautta taikka molemmat ja vuosi. Kahden kuukauden maksu saa olla enintään 30 prosenttia vuosimaksun määrästä, kuukausimaksu saa olla enintään 19 prosenttia vuosimaksun määrästä, 10 päivän maksu saa olla enintään 12 prosenttia vuosimaksun määrästä, viikkomaksu saa olla enintään 11 prosenttia vuosimaksun määrästä ja päivämaksu saa olla enintään 9 prosenttia vuosimaksun määrästä.

Jäsenvaltiot voivat rajoittaa päivittäisen käyttäjämaksun ainoastaan kauttakulkutarkoituksiin.

Jäsenvaltiot voivat antaa infrastruktuurin käyttöoikeuden myös muiksi ajanjaksoiksi. Tällaisissa tapauksissa jäsenvaltioiden on sovellettava maksujen määriä käyttäjien tasapuolisen kohtelun periaatteen mukaisesti ottaen huomioon kaikki merkitykselliset tekijät, erityisesti vuosimaksu ja muihin ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuihin ajanjaksoihin sovellettavat maksut, vallitsevat käyttötavat ja hallintokulut.

Jäsenvaltiot voivat ennen ... päivää ... kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä] hyväksyttyjen käyttäjämaksujärjestelmien osalta pitää voimassa ensimmäisessä alakohdassa säädettyjä rajoja korkeammat maksut, edellyttäen että ne olivat voimassa ennen kyseistä ajankohtaa, ja voivat pitää voimassa vastaavat korkeammat maksut muille käyttöajojille, tasapuolisen kohtelun periaatteen mukaisesti. Niiden on kuitenkin noudatettava ensimmäisessä alakohdassa säädettyjä rajoja ja toista alakohtaa heti kun merkittävästi muutetut maksujärjestelyt tulevat voimaan ja viimeistään ... päivänä ... kuuta ... [kahdeksan vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä].

4. Pienoisbussien ja kevyiden hyötyajoneuvojen osalta jäsenvaltioiden on noudatettava joko 2 tai 3 kohtaa. Jos jäsenvaltiot asettavat kevyille hyötyajoneuvoille eri käyttäjämaksut kuin henkilöautoille, niiden on asetettava kevyille hyötyajoneuvoille korkeammat käyttäjämaksut kuin henkilöautoille.

5. Komissio arvioi ... päivään ...kuuta ... [viiden vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] mennessä, onko teknisesti ja oikeudellisesti mahdollista eriyttää erilaisten kevyiden hyötyajoneuvojen kohtelu sen perusteella, onko asianomainen kevyt hyötyajoneuvo varustettu ajopiirturilla vai ei. Komissio antaa tarvittaessa kyseisen arvioinnin pohjalta lainsäädäntöehdotuksen tämän direktiivin muuttamiseksi vastaavasti.”

4) Lisätään artikla seuraavasti:

”7 a a artikla

1. Jäsenvaltiot, jotka ovat soveltaneet tietulleja Euroopan laajuisessa liikenneverkossaan tai osassa sitä ennen ... päivää ... kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä], voivat ottaa käyttöön yhdistetyn maksujärjestelmän kaikille raskaille hyötyajoneuvoille tai tietäntyyppisille raskaille hyötyajoneuvoille.

2. Sen estämättä, mitä 7 artiklan 10 kohdassa säädetään, kyseisessä yhdistetyssä maksujärjestelmässä jäsenvaltiot voivat soveltaa 7 artiklan 4 kohdan mukaisesti käyttäjämaksuja kaikkiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin tai tietäntyyppiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin, mukaan lukien raskaiden hyötyajoneuvojen tietyt painoluokat, Euroopan laajuisessa liikenne-ydinverkossa tai sen osissa.

3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettua käyttäjämaksut on porrastettava 7 g a artiklan ja Euro-päästöluokan mukaisesti. Lisäksi jäsenvaltioiden on vahvistettava asianomaisia raskaita hyötyajoneuvoja koskevat käyttäjämaksut, mukaan lukien hallintokulut, tasolle, joka ei ylitä liitteessä II säädettyä enimmäismääriä.

4. Jäsenvaltioiden, jotka ottavat käyttöön yhdistetyn maksujärjestelmän, on tehtävä vaikutustenarviointi tai -analyysi, jossa selvitetään ja perustellaan järjestelmän käyttöönottoa ja joka on annettava komissiolle tiedoksi vähintään kuusi kuukautta ennen yhdistetyn maksujärjestelmän käyttöönottoa.”

5) Korvataan 7 b ja 7 c artikla seuraavasti:

”7 b artikla

1. Raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuurimaksun on perustuttava infrastruktuurikustannusten kattamisen periaatteeseen. Raskaiden hyötyajoneuvojen painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun on liityttävä asianomaisen infrastruktuuriverkon rakennus-, käyttö-, kunnossapito- ja kehittämiskustannuksiin. Painotettuun keskimääräiseen infrastruktuurimaksuun voidaan sisällyttää myös pääoman tuotto ja/tai markkinaehtoinen voittomarginaali.

2. Huomioon otettavien kustannusten on liityttävä siihen verkkoon tai verkon osaan, jolta raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuurimaksut peritään, ja niihin ajoneuvoihin, joilta kyseiset maksut peritään. Jäsenvaltiot voivat päättää periä ainoastaan prosenttiosuuden kyseisistä kustannuksista.

7 c artikla

1. Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun, joka liittyy liikenneperäisen ilman pilaantumisen, meluhaittojen, hiilidioksidipäästöjen tai näiden yhdistelmien kustannuksiin.

Jos raskaisiin hyötyajoneuvoihin sovelletaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, jäsenvaltioiden on porrastettava se ja määritettävä se liitteessä III a tarkoitettujen vähimmäisvaatimusten ja menetelmien mukaisesti sekä liitteissä III b ja III c vahvistettuja viitearvoja noudattaen. Jäsenvaltiot voivat päättää periä ainoastaan prosenttiosuuden kyseisistä kustannuksista.

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

3. Jäsenvaltiot saavat soveltaa poikkeuksia, joilla ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja voidaan mukauttaa museoajoneuvojen osalta.”

6) Lisätään artikkelit seuraavasti:

”7 c a artikla

1. Kun peritään ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ilman pilaantumisen tai meluhaittojen vuoksi, jäsenvaltioiden on otettava huomioon kustannukset, jotka liittyvät siihen verkkoon tai verkon osaan, jolta kyseiset maksut peritään, ja ajoneuvot, joilta kyseiset maksut peritään.

2. Liikenneperäiseen ilman pilaantumiseen liittyvää ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ei sovelleta raskaisiin hyötyajoneuvoihin, jotka täyttävät kaikkein tiukimmat Euro-päästönormit.

Ensimmäisen alakohdan soveltaminen päättyy neljän vuoden kuluttua niiden sääntöjen soveltamisen alkamispäivästä, joilla kyseiset normit otettiin käyttöön.

3. Jäsenvaltioiden on ... päivästä ... kuuta ... [neljän vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] alkaen sovellettava raskaisiin hyötyajoneuvoihin liikenneperäisestä ilman pilaantumisesta perittävää ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa tietullillisessa verkossa.

Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua kyseisillä tieosuuksilla, jos siitä seuraisi saastuttavimpien ajoneuvojen siirtyminen muille reiteille, mikä aiheuttaisi haittavaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja kansanterveyteen.

4. Jäsenvaltiot voivat arvioida mahdollisuutta soveltaa hiilidioksidipäästöjen sekä ilman pilaantumisen ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua tai kyseisiin päästöihin liittyviä alennuksia, jos käyttöoikeusmaksuja ei porrasteta 7 g ja 7 g a artiklan mukaisesti raskaiden hyötyajoneuvojen osalta eikä 7 g b artiklan mukaisesti kevyiden ajoneuvojen osalta.

Kyseisen valinnaisen arvioinnin tulos, mukaan lukien perustelut sille, miksi ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua tai alennusta ei sovelleta, on ilmoitettava komissiolle.

7 c b artikla

1. Jäsenvaltiot voivat soveltaa liitteessä III c vahvistettuja viitearvoja korkeampia hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömästi ja on tasoltaan enintään kaksi kertaa liitteessä III c esitettyjen arvojen suuruinen. Kun jäsenvaltiot soveltavat tätä kohtaa, niiden on perusteltava päätöksensä ja annettava se tiedoksi komissiolle liitteen III a mukaisesti.

2. Jäsenvaltiot voivat päättää soveltaa linja-autoihin samoja tai alempia arvoja kuin raskaisiin tavaraliikenteen ajoneuvoihin.

3. Hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu voidaan yhdistää 7 g a artiklan mukaisesti porrastettuun infrastruktuurimaksuun.

4. Komissio arvioi ...päivään ...kuuta ... [viiden vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulosta] mennessä hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen täytäntöönpanoa ja vaikuttavuutta sekä johdonmukaisuutta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY (*) ja neuvoston direktiivin 2003/96/EY (**) kanssa. Komissio antaa tarvittaessa kyseisen arvioinnin pohjalta lainsäädäntöehdotuksen tämän artiklan muuttamiseksi. Jos tätä artiklaa ei ole muutettu vastaavasti 1 päivään tammikuuta 2027 mennessä, mutta direktiiviä 2003/87/EY tai direktiiviä 2003/96/EY on muutettu siten, että ainakin osa tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen ulkoisista kustannuksista on tosiasiallisesti sisällytetty hintoihin, komissio hyväksyy tämän direktiivin 9 d artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tämän direktiivin liitettä III c hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvojen mukauttamiseksi ottaen huomioon hiilen tosiasiallisen hinnan, jota unionissa sovelletaan tieliikenteen polttoaineisiin.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

(**) Neuvoston direktiivi 2003/96/EY, annettu 27 päivänä lokakuuta 2003, energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta (EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51)."

7) Korvataan 7 d artikla seuraavasti:

"7 d artikla

Komissio antaa viimeistään kuuden kuukauden kuluessa uusien ja tiukempien Euro-päästönormien hyväksymisestä tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen liitteessä III b olevien vastaavien viitearvojen määrittämiseksi ja liitteessä II olevien käyttäjämaksujen enimmäismäärien mukauttamiseksi."

8) Lisätään artikla seuraavasti:

"7 d a artikla

1. Jäsenvaltiot voivat liitteessä V vahvistettujen vaatimusten mukaisesti ottaa käyttöön ruuhkamaksun millä tahansa tieverkkonsa osuudella, joihin ruuhkat vaikuttavat. Ruuhkamaksua saa soveltaa ainoastaan niillä tieosuuksilla, joilla esiintyy säännöllisesti ruuhkia, ja ainoastaan niinä ajanjaksoina, jolloin ruuhkia tyypillisesti esiintyy.

2. Jäsenvaltioiden on määriteltävä 1 kohdassa tarkoitetut tieosuudet ja ajanjaksot sellaisten objektiivisten kriteerien perusteella, jotka liittyvät siihen, kuinka paljon ruuhkat vaikuttavat teihin ja niiden lähialueisiin; tämä mitataan muun muassa keskimääräisten viivästysten ja jonojen pituuksien avulla.

3. Mille tahansa tieverkon osalle asetettua ruuhkamaksua on sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin ajoneuvo- luokkiin liitteessä V vahvistettujen vakiovastaavuuskertoimien mukaisesti. Jäsenvaltiot saavat kuitenkin vapauttaa pienoisbussit ja linja-autot ruuhkamaksusta osittain tai kokonaan joukkoliikenteen, sosioekonomisen kehityksen ja alueellisen koheesion edistämiseksi. Matkailuautoja, riippumatta niiden suurimmasta teknisesti sallitusta kuormitetusta massasta, ei kohdella kuten linja-autoja tätä kohtaa sovellettaessa.

4. Ruuhkamaksu on määritettävä liitteessä V tarkoitettujen vähimmäisvaatimusten mukaisesti. Sen on vastattava kustannuksia, jotka ajoneuvo aiheuttaa muille tienkäyttäjille ja välillisesti yhteiskunnalle, ja siinä on otettava huomioon liitteessä VI määritetyt tiettyypikohtaiset viitearvot. Jos jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä VI vahvistettuja viitearvoja korkeampia ruuhkamaksuja, sen on ilmoitettava asiasta komissiolle liitteessä V tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.

Ruuhkamaksujen tuottamat tulot tai kyseisiä tuloja vastaava taloudellinen arvo on käytettävä ruuhkaongelman ratkaisemiseen tai kestävän liikenteen ja liikkuvuuden kehittämiseen yleisesti.

Jos tällaiset tulot osoitetaan yleiseen talousarvioon, jäsenvaltion on katsottava soveltaneen toista alakohtaa, jos se toteuttaa ruuhkaongelman ratkaisemiseksi tai kestävän liikenteen ja liikkuvuuden kehittämiseksi rahoitustukipolitiikkaa, joka arvoltaan vastaa ruuhkamaksuista saatavia tuloja.

5. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön riittävät järjestelmät ruuhkamaksujen vaikutuksen seuraamiseksi ja niiden tason tarkistamiseksi. Kunkin jäsenvaltion on tarkasteltava maksujen tasoa säännöllisesti vähintään kolmen vuoden välein sen varmistamiseksi, etteivät ne ylitä kyseisessä jäsenvaltiossa esiintyvien ruuhkien kustannuksia niillä tieosuuksilla, joihin ruuhkamaksua sovelletaan."

9) Korvataan 7 e artiklan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on laskettava raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuurimaksun enimmäistaso käyttämällä 7 b artiklassa ja liitteessä III vahvistettuihin laskennan peruseräperusteisiin perustuvaa menetelmää.

2. Käyttöoikeusmaksujen osalta raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuurimaksun enimmäistason on oltava samansuuruinen tai alempi kuin se taso, joka olisi saatu käyttämällä 7 b artiklassa ja liitteessä III vahvistettuihin laskennan peruseräperusteisiin perustuvaa menetelmää. Tason vastaavuus on arvioitava käyttöoikeussopimuksen luonteeseen sopivan, riittävän pitkän viiteajanjakson perusteella.”

10) Korvataan 7 f ja 7 g artikla seuraavasti:

”7 f artikla

1. Jäsenvaltio voi korottaa infrastruktuurimaksua tietyillä tieosuuksilla sen jälkeen, kun asiasta on ilmoitettu komissiolle, jos näillä tieosuuksilla esiintyy säännöllisiä ruuhkia tai jos ajoneuvojen käyttö näillä tieosuuksilla aiheuttaa merkittäviä ympäristövahinkoja, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

a) korotuksen tuottamat tulot investoidaan liikennepalvelujen kehittämisen rahoittamiseen tai Euroopan laajuisessa liikenne-ydinverkossa sellaisen liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen tai ylläpitoon, joka edistää suoraan ruuhkautumisen tai ympäristövahinkojen lievittämistä ja joka sijaitsee samassa liikennekäytävässä kuin tieosuus, johon korotusta sovelletaan;

b) korotus on enintään 15 prosenttia tämän direktiivin 7 b artiklan 1 kohdan ja 7 e artiklan mukaisesti lasketusta painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta, paitsi jos saadut tulot investoidaan asetuksen (EU) N:o 1315/2013 IV luvun mukaisesti yksilöidyn ydinverkkokäytävän rajat ylittävälle osuudelle, jolloin korotus saa olla enintään 25 prosenttia kyseisestä painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta, tai jos kaksi jäsenvaltiota tai sitä useampi jäsenvaltio soveltaa korotusta samassa liikennekäytävässä; tässä tapauksessa kaikkien kyseiseen liikennekäytävään kuuluvien jäsenvaltioiden ja niiden jäsenvaltioiden naapureina olevien jäsenvaltioiden, joiden alueella sijaitsee se liikennekäytävän osuus, johon korotusta on määrä soveltaa, suostumuksella kyseinen korotus saa olla suurempi kuin 25 prosenttia mutta enintään 50 prosenttia kyseisestä painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta;

c) korotuksen soveltaminen ei johda kaupallisen liikenteen epäoikeudenmukaiseen kohteluun muihin tienkäyttäjiiin verrattuna;

d) tiedot korotuksen tarkasta soveltamispaikasta ja näyttö a alakohdassa tarkoitettujen liikenneinfrastruktuurin tai liikennepalvelujen rahoituspäätöksestä toimitetaan komissiolle ennen korotuksen soveltamista;

e) ajanjakso, jona korotusta sovelletaan, määritetään ja rajataan ennakolta, ja se on tulo-odotusten osalta korotuksesta saatavilla tuloilla osarahoitettavien hankkeiden rahoitussuunnitelmien ja kustannus-hyötyanalyysin mukainen.

2. Uuden rajat ylittävän hankkeen osalta korotusta voidaan soveltaa ainoastaan, jos kaikki hankkeeseen osallistuvat jäsenvaltiot hyväksyvät sen.

3. Jäljempänä olevan 7 g, 7 g a tai 7 g b artiklan mukaisesti porrastettuun infrastruktuurimaksuun voidaan soveltaa korotusta.

4. Vastaanotettuaan vaaditut tiedot korotuksen soveltamista suunnittelevalta jäsenvaltiolta komissio toimittaa kyseiset tiedot 9 c artiklassa tarkoitetun komitean jäsenille. Jos komissio katsoo, ettei suunniteltu korotus täytä tämän artiklan 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia tai että suunnitellulla korotuksella on merkittäviä haittavaikutuksia syrjäseutualueiden talouskehitykselle, se voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä kyseisen jäsenvaltion esittämien maksusuunnitelmien hylkäämiseksi tai niiden muuttamisen pyytämiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5. Korotusta ei saa soveltaa niihin tieosuuksiin, joilla peritään ruuhkamaksua.

7 g artikla

1. Infrastruktuurimaksu voidaan porrastaa ruuhkien vähentämiseksi, infrastruktuurin vahingoittumisen minimoimiseksi ja asianomaisen infrastruktuurin käytön optimoimiseksi tai liikenneturvallisuuden edistämiseksi, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) porrastus on läpinäkyvä, julkinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin;
- b) porrastusta sovelletaan kellonajan, viikonpäivän tai kauden mukaan;
- c) mikään infrastruktuurimaksu ei ylitä 175 prosenttia 7 b artiklassa tarkoitetun painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun enimmäistasosta;
- d) ruuhka-ajat, joiden aikana peritään korkeampia infrastruktuurimaksuja ruuhkien vähentämiseksi, eivät ylitä keskiarvoa kuutta tuntia päivässä;
- e) ruuhkaisella tieosuudella porrastus suunnitellaan ja sitä sovelletaan avoimesti ja siten, ettei se vaikuta tuloihin, tarjoamalla alennettuja taituloja niille tienkäyttäjille, jotka käyttävät kyseistä tieosuutta muina kuin ruuhka-aikoina, ja korotettuja taituloja niille tienkäyttäjille, jotka käyttävät tätä samaa tieosuutta ruuhka-aikoina;
- f) asianomaisella tieosuudella ei peritä ruuhkamaksua.

Jäsenvaltion, joka haluaa ottaa käyttöön tällaisen porrastuksen tai muuttaa käytössä olevaa porrastusta, on ilmoitettava siitä komissiolle ja toimittava sille tarvittavat tiedot edellytysten täyttymisen arvioimiseksi.

2. Siihen saakka kunnes 7 g a artiklassa tarkoitettua infrastruktuurimaksujen ja käyttäjämaksujen porrastusta sovelletaan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, jäsenvaltioiden on porrastettava infrastruktuurimaksu ajoneuvon Euro-päästöluokan mukaan niin, ettei mikään infrastruktuurimaksu ole yli 100:aa prosenttia korkeampi kuin sama maksu, joka peritään sellaisilta vastaavilta ajoneuvoilta, jotka täyttävät tiukimmat Euro-päästönormit. Heti kun infrastruktuurimaksuja ja käyttäjämaksuja porrastetaan 7 g a artiklan mukaisesti, jäsenvaltiot saavat keskeyttää Euro-päästöluokan mukaisen porrastuksen.

Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, jäsenvaltio voi päättää olla soveltamatta infrastruktuurimaksun porrastamista koskevaa vaatimusta, jos jokin seuraavista edellytyksistä täyttyy:

- a) se vaarantaisi vakavasti sen alueella käytössä olevien tietullijärjestelmien yhdenmukaisuuden;
- b) tällaisen porrastamisen käyttöönotto ei olisi teknisesti toteutettavissa asianomaisessa tietullijärjestelmässä;
- c) se johtaisi saastuttavimpien ajoneuvojen siirtymiseen muille reiteille sekä kielteisiin vaikutuksiin liikenneturvallisuuteen ja kansanterveyteen;
- d) tietulliin sisältyy ilman pilaantumisen ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu.

Poikkeuksista tai vapautuksista on ilmoitettava komissiolle.

3. Tässä artiklassa tarkoitettujen porrastusten tarkoituksena ei saa olla lisätulojen tuottaminen.”

11) Lisätään artiklat seuraavasti:

”7 g a artikla

1. Jäsenvaltioiden on porrastettava infrastruktuurimaksuja ja käyttäjämaksuja raskaiden hyötyajoneuvojen osalta tämän artiklan mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on sovellettava kyseistä porrastusta asetuksen (EU) 2019/1242 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan soveltamisalaan kuuluviin raskaiden hyötyajoneuvojen alaryhmiin viimeistään kahden vuoden kuluttua kyseisiä ajoneuvojen alaryhmiä koskevien CO₂-vertailupäästöjen julkaisemisesta kyseisen asetuksen 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä.

Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen hiilidioksidipäästöluokkien 1, 4 ja 5 osalta kyseistä porrastusta on sovellettava asetuksen (EU) 2019/1242 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan soveltamisalaan kuulumattomiin raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmiin viimeistään kahden vuoden kuluttua asiaankuuluvaa ryhmää koskevien, tämän artiklan 7 kohdan nojalla hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä olevien CO₂-vertailupäästöjen julkaisemisesta. Jos asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevaa 5.1 kohtaa muutetaan unionin säädöksellä kattamaan jonkin raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmän asiaankuuluvat CO₂-vertailupäästöt, tällaisia CO₂-vertailupäästöjä ei enää saa määrittää tämän artiklan 7 kohdan nojalla, vaan kyseisen asetuksen liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaisesti.

Jos päästövähennyspolkuja asetuksen (EU) 2019/1242 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan soveltamisalaan kuulumattomille raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmille määritellään unionin säädöksellä, jolla muutetaan kyseisen asetuksen liitteessä I olevaa 5.1 kohtaa, tämän artiklan 2 kohdassa määritellyjä hiilidioksidipäästöluokkiin 2 ja 3 perustuvia porrastuksia on sovellettava uusien päästövähennyspolkujen voimaantulopäivästä alkaen.

Jäsenvaltiot voivat säätää infrastruktuuri- tai käyttäjämaksujen alentamisesta tai infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja koskevista vapautuksista minkä tahansa ajoneuvoryhmän päästöttömille ajoneuvoille ... päivästä ...kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä] 31 päivään joulukuuta 2025 saakka, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 kohdassa säädettyjen alennustasojen soveltamista. Tällaiset alennukset on rajoitettava 1 päivästä tammikuuta 2026 alkaen 75 prosenttiin verrattuna 2 kohdassa määritellyn hiilidioksidipäästöluokkaan 1 sovellettavaan maksuun.

2. Rajoittamatta 1 kohdan soveltamista jäsenvaltioiden on vahvistettava raskaiden hyötyajoneuvojen kullekin tyyppille seuraavat hiilidioksidipäästöluokat:

- a) hiilidioksidipäästöluokka 1 – ajoneuvot, jotka eivät kuulu mihinkään b–e alakohdassa tarkoitetuista hiilidioksidipäästöluokista;
- b) hiilidioksidipäästöluokka 2 – ajoneuvojen alaryhmän sg ajoneuvot, jotka on rekisteröity ensimmäisen kerran vuoden Y raportointikaudella ja joiden hiilidioksidipäästöt ovat vuoden Y raportointikauden osalta yli 5 prosenttia päästövähennyspolkua pienemmät, ja ajoneuvojen alaryhmän sg ajoneuvot, jotka eivät kuulu yhteenkään c, d ja e alakohdassa tarkoitetuista hiilidioksidipäästöluokista;
- c) hiilidioksidipäästöluokka 3 – ajoneuvojen alaryhmän sg ajoneuvot, jotka on rekisteröity ensimmäisen kerran vuoden Y raportointikaudella ja joiden hiilidioksidipäästöt ovat vuoden Y raportointikauden osalta yli 8 prosenttia päästövähennyspolkua pienemmät, ja ajoneuvojen alaryhmän sg ajoneuvot, jotka eivät kuulu yhteenkään d ja e alakohdassa tarkoitetuista hiilidioksidipäästöluokista;
- d) hiilidioksidipäästöluokka 4 – vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot;
- e) hiilidioksidipäästöluokka 5 – päästöttömät ajoneuvot.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että hiilidioksidipäästöluokkaan 2 tai 3 kuuluvan ajoneuvon luokitusta arvioidaan uudelleen kuuden vuoden välein sen ensimmäisestä rekisteröinnistä alkaen ja että tarvittaessa ajoneuvo luokitellaan uudelleen asiaankuuluvaan päästöluokkaan tuolloin sovellettavien kynnysarvojen perusteella. Uusi luokitus tulee käyttäjämaksun osalta voimaan viimeistään sen ensimmäisenä voimassaolopäivänä, joka on sama päivä, jolloin kyseinen uudelleenluokittelu suoritettiin, tai sitä seuraava päivä.

3. Rajoittamatta 1 kohdan soveltamista alennettuja maksuja on sovellettava hiilidioksidipäästöluokkien 2, 3, 4 ja 5 ajoneuvoihin seuraavasti:

- a) hiilidioksidipäästöluokka 2 – 5–15 prosentin alennus verrattuna hiilidioksidipäästöluokan 1 maksuun;
- b) hiilidioksidipäästöluokka 3 – 15–30 prosentin alennus verrattuna hiilidioksidipäästöluokan 1 maksuun;
- c) hiilidioksidipäästöluokka 4 – 30–50 prosentin alennus verrattuna hiilidioksidipäästöluokan 1 maksuun;
- d) hiilidioksidipäästöluokka 5 – 50–75 prosentin alennus verrattuna hiilidioksidipäästöluokan 1 maksuun.

Jos infrastruktuurimaksu tai käyttäjämaksu on myös porrastettu Euro-päästöluokan mukaisesti, ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja alennuksia sovelletaan verrattuna maksuun, jota sovelletaan tiukimpien Euro-päästönormien tapauksessa.

4. Tässä artiklassa tarkoitettujen porrastusten tarkoituksena ei saa olla lisätulojen tuottaminen.

5. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltio voi päättää olla soveltamatta infrastruktuurimaksun porrastamisvelvoitetta 2 kohdan mukaisesti, jos peritään hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, joka on porrastettu liitteessä III c olevien, hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvojen mukaisesti.

6. Niillä tieosuuksilla, joilla ajoneuvo ei todennettavasti aiheuta hiilidioksidipäästöjä, jäsenvaltiot voivat soveltaa kyseiseen ajoneuvoon alennettuja maksuja hiilidioksidipäästöluokan 5 mukaisesti. Kyseistä mahdollisuutta käyttävien jäsenvaltioiden on sovellettava hiilidioksidipäästöluokkaan 1 sovellettavia maksuja kyseiseen ajoneuvoon muilla tieosuuksilla.

7. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä määrittääkseen CO₂-vertailupäästöt asetuksen (EU) 2019/1242 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan soveltamisalaan kuulumattomille ajoneuvoryhmille.

Kyseisissä täytäntöönpanosäädöksissä toistetaan jokaista ajoneuvoryhmää koskevat tiedot, jotka on julkaistu asetuksen (EU) 2018/956 10 artiklassa tarkoitettussa kertomuksessa. Komissio hyväksyy kyseiset täytäntöönpanosäädökset viimeistään kuuden kuukauden kuluttua asetuksen (EU) 2018/956 10 artiklassa tarkoitetun asiaankuuluvan kertomuksen julkaisemisesta.

8. Komissio arvioi viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [viiden vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] tässä artiklassa tarkoitettujen, hiilidioksidipäästöihin perustuvien maksujen porrastuksen täytäntöönpanoa ja vaikuttavuutta sekä sitä, onko se edelleen tarpeellinen, ja sen johdonmukaisuutta direktiivien 2003/87/EY ja 2003/96/EY kanssa. Komissio antaa tarvittaessa kyseisen arvioinnin pohjalta lainsäädäntöehdotuksen hiilidioksidipäästöihin perustuvien maksujen porrastusta koskevien tämän direktiivin asiaankuuluvien säännösten muuttamiseksi.

9. Komissio tarkastelee uudelleen viiden vuoden välein ... päivän ...kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä] jälkeen liitteessä II olevien käyttäjämaksujen enimmäismääriä ja 3 kohdassa tarkoitettuja alennustasoja ja antaa tarvittaessa kyseisen uudelleentarkastelumenettelyn tuloksiin perustuvan lainsäädäntöehdotuksen kyseisten säännösten muuttamiseksi.

10. Komissio laatii 30 kuukauden välein ... päivän ...kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä] jälkeen kertomuksen, jossa se arvioi tämän direktiivin 7 g a artiklan 2 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettujen hiilidioksidipäästöluokkien 2 ja 3 kynnysarvojen asianmukaisuutta suhteessa asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaistuihin vertailupäästöihin tai asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti raportoituihin hiilidioksidipäästöihin, ja antaa tarvittaessa kyseisen arvioinnin tuloksiin perustuvan lainsäädäntöehdotuksen kyseisten kynnysarvojen muuttamisesta.

11. Tässä artiklassa tarkoitetun hiilidioksidipäästöihin perustuvien maksujen porrastuksen soveltaminen ei ole pakollista, jos hiilen hinnoittelussa sovelletaan tieliikenteen polttoaineen osalta muuta unionin toimenpidettä.

7 g b artikla

1. Jäsenvaltiot voivat porrastaa tietullit ja käyttäjämaksut kevyiden ajoneuvojen osalta ajoneuvon ympäristötehokkuuden perusteella; ympäristötehokkuus määritellään ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 49 ilmoitetun hiilidioksidipäästöjen yhdistetyn määrän tai painotetun yhdistetyn määrän ja Euro-päästötehokkuuden perusteella.

Rajoittamatta tämän artiklan 2 kohdan soveltamista alempia tietulleja ja käyttäjämaksuja on sovellettava henkilöautoihin, pienoibusseihin ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin, jotka täyttävät molemmat seuraavat edellytykset:

- a) niiden komission asetuksen (EU) 2017/1151 (*) mukaisesti määritetyt hiilidioksidipäästöt ovat nolla tai vähemmän kuin seuraavat tasot:
 - i) vuosina 2021–2024 EU:n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet, jotka määritetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631 (**) liitteessä I olevan A osan 6 kohdan ja B osan 6 kohdan mukaisesti;
 - ii) vuosina 2025–2029 EU:n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet, jotka määritetään asetuksen (EU) 2019/631 liitteessä I olevan A osan 6.1.1 kohdan ja B osan 6.1.1 kohdan mukaisesti;
 - iii) vuodesta 2030 eteenpäin EU:n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet, jotka määritetään asetuksen (EU) 2019/631 liitteessä I olevan A osan 6.1.2 kohdan ja B osan 6.1.2 kohdan mukaisesti.

b) niiden asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määritetyt epäpuhtauspäästöt ovat tämän direktiivin liitteessä VII olevan taulukon mukaiset. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tämän direktiivin liitteessä VII tarkoitettua päästöttömiä ajoneuvoja koskevaa alennusta soveltamatta alennuksia muihin kyseisessä liitteessä tarkoitettuihin päästötehokkuusluokkiin.

2. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2026, jos se on teknisesti mahdollista, porrastettava umpikoristen tavarankuljetukseen tarkoitettujen ajoneuvojen ja pienoisbussien tietullit ja käyttäjämaksujen vuosimaksut ajoneuvon ympäristötehokkuuden perusteella liitteessä VII vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. Edellä olevan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan säännösten on oltava ohjeellisia.

Jos jäsenvaltiot päättävät soveltaa muita kuin 1 kohdassa säädettyjä päästötehokkuuskriteerejä tai alennusten tasoja tai sisällyttää erilaisia kriteerejä tai lisäkriteerejä, niiden on ilmoitettava valinnoistaan komissiolle ja perusteltava ne vähintään kuusi kuukautta ennen minkään porrastuksen käyttöönottoa.

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää alennusten soveltamisesta ainoastaan päästöttömiin ajoneuvoihin soveltamatta minkäänlaista porrastusta muihin ajoneuvoihin ja ilmoittamatta asiasta komissiolle.

3. Jollei 1 ja 2 kohdasta muuta johdu, jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon ajoneuvon ympäristötehokkuuden parantumisen, joka tapahtuu ajoneuvon siirtyessä vaihtoehtoisin polttoaineisiin.

4. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön poikkeuksellisia toimenpiteitä maksujen perimiseksi museoajoneuvoista.

5. Tässä artiklassa tarkoitettujen porrastusten tarkoituksena ei saa olla lisätulojen tuottaminen.

(*) Komission asetus (EU) 2017/1151, annettu 1 päivänä kesäkuuta 2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 1).

(**) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13)."

12) Muutetaan 7 h artikla seuraavasti:

a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:

i) korvataan johdantokappale seuraavasti:

"1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään kuusi kuukautta ennen uuden tai merkittävästi muutetun infrastruktuurimaksuja koskevan tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa";

ii) lisätään a alakohtaan luetelmakohta seuraavasti:

"— tarvittaessa selkeät tiedot sähköisen tietullijärjestelmän pääominaisuuksista, myös yhteentoimivuudesta;"

b) lisätään kohta seuraavasti:

"1 a. Jäsenvaltio voi sisällyttää komissiolle 1 kohdan mukaisesti toimitettavaan ilmoitukseen tietoja useammasta kuin yhdestä infrastruktuurimaksuja koskevan tietullijärjestelyn muutoksesta. Jos komissiolle on jo ilmoitettu jostakin muutoksesta, jäsenvaltion on katsottava jo täyttäneen 1 kohdan mukaiset ilmoitusvaatimukset, ja kyseinen muutos voidaan panna täytäntöön ilman komissiolle toimitettavaa uutta ilmoitusta.";

c) korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ennen uuden tai merkittävästi muutetun ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua tai ruuhkamaksua koskevan tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa asianomainen verkko, maksujen suunnitellut määrät ajoneuvoluokittain ja päästöluokittain sekä soveltuville osin annettava komissiolle ilmoitus liitteessä III a olevan 2 kohdan tai liitteessä V olevan 2 kohdan mukaisesti.”;

d) kumotaan 4 kohta.

13) Muutetaan 7 i artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohdan b ja c alakohta seuraavasti:

"b) tällaiset vähennykset tai alennukset vastaavat tosiasiallisia säästöjä, joita hallintokuluissa saavutetaan säännöllisten käyttäjien käsittelyssä satunnaisiin käyttäjiin verrattuna;

c) alennukset eivät ylitä 13 prosenttia sellaisten vastaavien ajoneuvojen maksamasta infrastruktuurimaksusta, joilla ei ole oikeutta vähennykseen tai alennukseen.”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

"2 a. Jäsenvaltiot voivat säätää infrastruktuurimaksun vähennyksistä tai alennuksista henkilöautoille, erityisesti haja-asutusalueilla ja esikaupunkialueilla asuville säännöllisille käyttäjille. Säännöllisille käyttäjille myönnetystä vähennyksestä syntyvää tulonvähennystä ei saa maksattaa vähemmän säännöllisillä käyttäjillä.”;

c) korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jollei tämän direktiivin 7 g artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 7 g artiklan 3 kohdassa säädetyistä edellytyksistä muuta johdu, tietullien määriä voidaan Euroopan laajuisen liikenne-ydinverkon, jonka kartat on yksilöity asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä I, suurissa hankkeissa porrastaa muulla tavoin tällaisten hankkeiden kaupallisen elinkelpoisuuden turvaamiseksi silloin, kun ne joutuvat välittömään kilpailuun muiden liikennemuotojen kanssa. Tuloksena olevan maksurakenteen on oltava lineaarinen ja oikeasuhteinen. Sen yksityiskohdat on julkistettava ja sen on oltava kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin. Se ei saa aiheuttaa muille käyttäjille lisäkustannuksia korkeampien tietullien muodossa.”

14) Muutetaan 7 j artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

"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 tienkäyttäjillä on ympäri vuorokauden mahdollisuus maksaa tietullit ja käyttäjämaksut tavanomaisia maksuvälineitä käyttäen ainakin sähköisesti tai rajalla taikka tärkeimmissä myyntipisteissä jäsenvaltioissa, joissa maksuja sovelletaan, sekä näiden jäsenvaltioiden ulkopuolella. Jäsenvaltioita ei velvoiteta järjestämään fyysisiä maksupisteitä.”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

"2a. Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja tai eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän (EETS) palveluntarjoaja ei pysty esittämään todisteita ajoneuvon päästöluokasta 7 g artiklan 2 kohdan, 7 g a artiklan tai 7 g b artiklan soveltamista varten, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja tai käyttäjämaksuja.

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tienkäyttäjä voi ilmoittaa ajoneuvon päästöluokan ainakin sähköisesti ennen infrastruktuurin käyttöä. Jäsenvaltiot voivat tarjota sähköisiä ja muita keinoja, joilla käyttäjä voi esittää todisteet hyötykseen tietullialennuksista tai tarvittaessa tarkastuksen yhteydessä. Jäsenvaltiot voivat edellyttää, että todisteet toimitetaan sähköisesti ennen infrastruktuurin käyttöä.

Jäsenvaltiot voivat toteuttaa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että on hyväksyttyä toimittaa todisteet infrastruktuurin käytön jälkeen 30 päivän kuluessa tai pidemmän ajan, jonka jäsenvaltiot määrittävät infrastruktuurin käytön jälkeen, kuluessa, ja sen varmistamiseksi, että sovellettavan määräajan kuluessa toimitettujen todisteiden perusteella korvataan sovellettujen tietullien tai käyttäjämaksujen ja kyseisen ajoneuvon päästöluokkaa vastaavan tietullin tai käyttäjämaksun erotus.”;

c) korvataan 3 ja 4 kohdat seuraavasti:

"3. Kun jäsenvaltio perii ajoneuvosta tietullia, tietullin kokonaismäärä, infrastruktuurimaksun määrä, ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun määrä ja ruuhkamaksun määrä, jos sellaista sovelletaan, on ilmoitettava tienkäyttäjälle annettavassa maksutositteessa mahdollisuuksien mukaan sähköisessä muodossa. Tienkäyttäjä voi hyväksyä, ettei maksutositetta tarjota.

4. Jäsenvaltioiden on perittävä ja kerättävä infrastruktuurimaksut, ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut ja ruuhkamaksut Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/520 (*) 3 artiklan 1 kohdan säännösten mukaisen sähköisen tietullijärjestelmän avulla, jos se on taloudellisesti toteutettavissa. Komissio edistää jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä, joka osoittautuu tarpeelliseksi, jotta voidaan varmistaa sähköisten tietullien keruujärjestelmien yhteentoimivuus Euroopan tasolla.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2019, sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (EUVL L 91, 29.3.2019, s. 45)."

15) Korvataan 7 k artikla seuraavasti:

"7 k artikla

Tällä direktiivillä ei estetä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön tietullijärjestelmän, säätämästä asianmukaisesta korvauksesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamista."

16) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohdan a ja b alakohta seuraavasti:

"a) Yhteisen käyttäjämaksun maksamalla on päästävä kunkin järjestelmään osallistuvan jäsenvaltion 7 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti määrittelemään verkkoon.

b) Järjestelmään osallistuvien jäsenvaltioiden on vahvistettava yhteisten käyttäjämaksujen määrät siten, että ne eivät ole korkeammat kuin 7 a artiklassa tarkoitetut enimmäismäärät;"

b) lisätään kohta seuraavasti:

"3. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun yhteisen käyttäjämaksujärjestelmän tapauksessa 7 g a artiklan 1 kohdan toisessa ja kolmannessa alakohdassa tarkoitettua porrastusten soveltamisen määräaika pidennetään ... päivään ...kuuta ... [kolmen vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] tai, jos CO₂-vertailupäästöt julkaistaan ... päivän ...kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä] jälkeen, kunnes kolme vuotta on kulunut CO₂-vertailupäästöjen julkaisemisesta."

17) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 a kohta seuraavasti:

"1 a. Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita soveltamasta

a) säänteleviä maksuja, jotka on erityisesti suunniteltu vähentämään liikenneluuhkia tai torjumaan ympäristövaikutuksia, huono ilmanlaatu mukaan lukien, millä tahansa kaupunkialueilla sijaitsevilla teillä, kaupunkialueilla kulkevat Euroopan laajuisen verkon tiet mukaan lukien;

b) liikenteessä olevilta vähäpäästöisiltä ja päästöttömiltä ajoneuvoilta perittäviä maksuja, joiden tarkoituksena on erityisesti rahoittaa tällaisille ajoneuvoille energiaa siirtävien sisänrakennettujen tai teiden varsille tai ylle sijoitettujen energiaa siirtävien laitteistojen rakentamista, käyttöä, huoltoa ja kehittämistä.

Kyseisiä maksuja on sovellettava syrjimättömästi;"

b) kumotaan 2 kohdan toinen alakohta.

18) Lisätään 9 c artiklaan kohta seuraavasti:

"3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa."

19) Korvataan 9 d ja 9 e artikla seuraavasti:

”9 d artikla

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 9 e artiklan mukaisesti tämän direktiivin muuttamiseksi liitteen 0, liitteessä III a olevassa 4.1 ja 4.2 kohdassa esitettyjen kaavojen sekä liitteiden III b t ja III c taulukoissa esitettyjen määrien osalta niiden mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen.

Komissio antaa 7 c b artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa olosuhteissa delegoituja säädöksiä 9 e artiklan mukaisesti tämän direktiivin muuttamiseksi liitteessä III c vahvistettujen, hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvojen osalta ottaen huomioon hiilen tosiasiallisen hinnan, jota unionissa sovelletaan tieliikenteen polttoaineisiin. Tällaisilla muutoksilla on rajoitettava varmistamaan, että hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen taso ei ylitä sitä, mikä on tarpeen kyseisten ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi hintoihin.

9 e artikla

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.

2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... *[tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä]* viiden vuoden ajaksi 9 d artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 9 d artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa (*) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 9 d artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

(*) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.”

20) Kumotaan 9 f ja 9 g artikla.

21) Korvataan 10 a ja 11 artikla seuraavasti:

”10 a artikla

1. Liitteessä II säädettyjä, euroina annettuja määriä ja liitteissä III b ja III c olevissa taulukoissa säädettyjä, sentteinä annettuja määriä mukautetaan kahden vuoden välein, jotta otettaisiin huomioon muutokset komission (Eurostat) julkaisemassa EU:n laajuudessa yhdenmukaistetussa kuluttajahintaindeksissä (YKHI), josta on jätetty pois energia ja jalostamattomat elintarvikkeet. Ensimmäinen mukautus tehdään viimeistään 31 päivänä maaliskuuta ... *[sitä vuotta seuraava vuosi, jona tämän muutosdirektiivin voimaantulosta tulee kuluneeksi kaksi vuotta]*.

Määriä päivitetään automaattisesti mukauttamalla euro- tai senttimääristä perusarvoa kyseisessä indeksissä tapahtuneen prosentuaalisen muutoksen verran. Tuloksena saadut määrät pyöristetään ylöspäin täysiksi euroiksi liitteen II osalta ja sentin kymmenesosiksi liitteiden III b ja III c osalta.

2. Komissio julkaisee 1 kohdassa tarkoitetut mukautetut määrät *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 31 päivään maaliskuuta ... [sitä vuotta seuraava vuosi, jona tämän muutosdirektiivin voimaantulosta tulee kuluneeksi kaksi vuotta] mennessä. Kyseiset mukautetut määrät tulevat voimaan julkaisemista seuraavan kuukauden ensimmäisenä päivänä.

11 artikla

1. Jäsenvaltioiden on julkaistava viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kolmen vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulosta] ja sen jälkeen viiden vuoden välein koostetussa muodossa kertomus alueellaan perityistä tietulleista ja käyttäjämaksuista.

2. Tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaistavassa kertomuksessa on oltava seuraavat tiedot:

- a) tieinfrastruktuurin käyttömaksujen kehitys eli niiden piiriin kuuluvat verkot ja ajoneuvoluokat, mukaan lukien mahdolliset vapautukset 7, 7 c tai 7 g b artiklan nojalla;
- b) infrastruktuurimaksujen tai käyttäjämaksujen porrastus ajoneuvoluokan ja raskaan hyötyajoneuvon tyyppin mukaan;
- c) infrastruktuurimaksujen tai käyttäjämaksujen porrastus ajoneuvojen ympäristötehokkuuden mukaan 7 g, 7 g a tai 7 g b artiklan nojalla;
- d) soveltuvien osien infrastruktuurimaksujen porrastus kellonajan, viikonpäivän tai vuodenajan mukaan 7 g artiklan 1 kohdan mukaisesti;
- e) kultakin ajoneuvoluokan, tietyypin ja ajankohdan yhdistelmältä peritty ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu;
- f) painotettu keskimääräinen infrastruktuurimaksu ja infrastruktuurimaksun tuottamat kokonaistulot;
- g) ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat kokonaistulot;
- h) ajoneuvoluokkiin perustuvien ruuhkamaksujen tuottamat kokonaistulot;
- i) korotusten tuottama kokonaistulo ja se, millä tieosuuksilla ne on peritty;
- j) tietullien tai käyttäjämaksujen tai tapauksen mukaan molempien tuottama kokonaistulo;
- k) tätä direktiiviä soveltamalla tuotettujen tulojen käyttö ja se, kuinka tämä käyttö on auttanut jäsenvaltiota saavuttamaan 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut tavoitteet tai kun tällaiset tulot osoitetaan yleiseen talousarvioon, tiedot tieliikenteen infrastruktuuriin ja kestäviin liikennehankkeisiin kohdennettujen menojen tasosta; ja
- l) eri päästöluokkiin kuuluvien ajoneuvojen osuuden kehitys tietullillisilla teillä.

Jäsenvaltiot, jotka asettavat kyseiset tiedot julkisesti saataville verkossa, voivat päättää olla laatimatta kertomusta.”

22) Muutetaan liitteet seuraavasti:

- a) muutetaan liitteet 0, II, III, III a, III b ja IV tämän direktiivin liitteen 1, 2, 3, 4, 5 ja 7 kohdan mukaisesti;
- b) lisätään tämän direktiivin liitteen 6 ja 8 kohdassa oleva teksti direktiivin 1999/62/EY liitteiksi III c, V, VI ja VII.

2 artikla

Direktiivin 1999/37/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivin 1999/37/EY liite I seuraavasti:

1) korvataan II.6 kohdan V.7 alakohta seuraavasti:

”V.7) CO₂ (g/km) tai ajoneuvokohtaiset CO₂-päästöt, jos ne on ilmoitettu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 (*) liitteessä VIII olevassa lisäyksessä määriteltynä raskaiden hyötyajoneuvojen vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 49.5 tai kyseisen asetuksen liitteessä III olevassa lisäyksessä 1 määritellyn ajoneuvon yksittäishyväksyntätodistuksen kohdassa 49.5

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/683, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 panemisesta täytäntöön siltä osin kuin kyse on moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntään ja markkinavalvontaan sovellettavista hallinnollisista vaatimuksista (EUVL L 163, 26.5.2020, s. 1).”;

2) lisätään alakohta seuraavasti:

”V.10) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY (*) 7 g a artiklan 2 kohdan mukaisesti ensimmäisen rekisteröinnin yhteydessä määritetty raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokka.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42).”

3 artikla

Direktiivin (EU) 2019/520 muuttaminen

Korvataan direktiivin (EU) 2019/520 liitteessä I olevan jakson ”23 artiklan 1 kohdan mukaisen automaattisen haun perusteella toimitetut tietoelementit” osassa I ”Ajoneuvoja koskevat tiedot” oleva taulukko seuraavasti:

”Osa I. Ajoneuvoja koskevat tiedot

Tieto	M/O ⁽¹⁾	Huomautuksia
Rekisteritunnus	M	
Valmistenumero/Ajoneuvon valmistenumero (VIN)	M	
Rekisteröintijäsenvaltio	M	
Merkki	M	(D.1 ⁽²⁾) esim. Ford, Opel, Renault
Ajoneuvon kaupallinen malli	M	(D.3) esim. Focus, Astra, Megane
EU-luokkakoodi	M	(J) esim. mopedi, moottoripyörä, henkilöauto
Euro-päästöluokka	M	esim. Euro 4, Euro 6
Hiilidioksidipäästöluokka	O	sovelletaan raskaisiin hyötyajoneuvoihin
Uudelleenluokituksen päivämäärä	O	sovelletaan raskaisiin hyötyajoneuvoihin
CO ₂ g/tkm	O	sovelletaan raskaisiin hyötyajoneuvoihin
Ajoneuvon suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa	M	

⁽¹⁾ M = pakollinen (mandatory), kun tieto on saatavilla kansallisessa rekisterissä, O = valinnainen (optional).

⁽²⁾ Yhdenmukaistettu unionin koodi, ks. direktiivi 1999/37/EY.”

4 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kahden vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä]. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

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

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

*5 artikla***Voimaantulo**

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

*6 artikla***Osoitus**

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

1) Lisätään direktiivin 1999/62/EY liitteessä 0 olevaan 3 kohtaan taulukko seuraavasti:

”Euro VI -päästörajat

	Raja-arvot							
	CO (mg/kWh)	Hiilivedyt yhteensä (mg/kWh)	Muut hiilivedyt kuin metaani (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Hiukkasten (PM) massa (mg/kWh)	Hiukkas- määrä (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	$8,0 \times 10^{11}$
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$

Huomautus:

PI = kipinäsytytys

CI = puristussytytys

⁽¹⁾ NO_x-raja-arvoon sisältyvä NO₂-komponentin hyväksyttävä taso voidaan määrittää myöhemmässä vaiheessa.”

2) Korvataan direktiivin 1999/62/EY liite II seuraavasti:

”LIITE II

KÄYTTÄJÄMAKSUJEN ENIMMÄISMÄÄRÄT EUROISSA, MUKAAN LUKIEN 7 a ARTIKLAN 2 KOHDASSA TARKOITETUT HAL-
LINTOKULUT

Vuosittaiset

	Enintään kolme akselia	Vähintään neljä akselia
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Kuukautta, viikkoa ja päivää kohti

Kuukausittaiset, viikoittaiset ja päiväkohtaiset enimmäismäärät on suhteutettava infrastruktuurin käytön kestoon.”

3) Muutetaan direktiivin 1999/62/EY liite III seuraavasti:

a) korvataan 2.1 kohdan kuudes luetelmakohta seuraavasti:

— Kustannusten jakaminen raskaille hyötyajoneuvoille on tehtävä objektiivisin ja avoimin perustein ottamalla huomioon raskaiden hyötyajoneuvojen osuus verkon liikenteestä ja siihen liittyvät kustannukset. Raskaiden hyötyajoneuvojen ajokilometrejä voidaan tätä varten mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 4 kohdan mukaisilla 'vastaavuuskertoimilla' (*)

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

b) korvataan 2.2 kohdan toinen luetelmakohta seuraavasti:

— Nämä kustannukset on jaettava raskaiden hyötyajoneuvojen ja muun liikenteen välillä eri ajoneuvojen todellisten ja ennakoitujen ajokilometrien perusteella ja niitä voidaan mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 4 kohdan mukaisilla vastaavuuskertoimilla.”;

c) korvataan 4 kohdan otsikko seuraavasti:

”4. Raskaan hyötyajoneuvoliikenteen osuus, vastaavuuskertoimet ja oikaisumekanismi”;

d) korvataan 4 kohdan ensimmäinen luetelmakohta seuraavasti:

— Tietullien laskennan on perustuttava raskaiden hyötyajoneuvojen todelliseen tai ennakoituun osuuteen ajokilometreistä mukautettuna haluttaessa vastaavuuskertoimilla, jotta raskaiden hyötyajoneuvojen käytöstä aiheutuvien infrastruktuurin rakennus- ja kunnostuskustannusten nousu voitaisiin ottaa asianmukaisesti huomioon.”

4) Korvataan direktiivin 1999/62/EY liite III a seuraavasti:

”LIITE III a

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN MAKSUN PERIMISTÄ KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

Tässä liitteessä vahvistetaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun perimistä ja, jos sellaista sovelletaan, ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun enimmäismäärän laskemista koskevat vähimmäisvaatimukset.

1. Tieverkon osat, joihin maksua sovelletaan

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

Kun jäsenvaltio aikoo periä ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua vain osassa tai osissa tieverkkoa, joka koostuu sen osuudesta Euroopan laajuisesta tieverkosta tai sen moottoriteistä, kyseinen osa tai kyseiset osat on valittava sen jälkeen, kun on arvioitu, että ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun käyttöönotolla muissa osissa edellä mainittua tieverkkoa voisi olla haittavaikutuksia ympäristöön, kansanterveyteen tai liikenneturvallisuu-teen.

Jäsenvaltion, joka ei aio periä ilman pilaantumisen ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua tietullisen tieverkkonsa tietyissä osuuksissa, on ... päivästä ... kuuta ... [neljän vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] myös valittava kyseiset tietyt osuudet tällaisen arvioinnin pohjalta.

2. Ajoneuvot, tiet ja ajankohdat, joihin maksua sovelletaan

Kun jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä III b tai III c määriteltyjä viitearvoja korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, sen on ilmoitettava komissiolle ajoneuvoluokitus, jonka mukaan ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu on porrastettu. Tarvittaessa sen on ilmoitettava komissiolle sellaisten teiden sijainti, joihin sovelletaan korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, jäljempänä 'taajamatiet (moottoritiet mukaan lukien)', ja sellaisten teiden sijainti, joihin sovelletaan alempia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, jäljempänä 'kaupunkien väliset tiet (moottoritiet mukaan lukien)'.

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

Teiden luokittelussa taajamateihin (moottoritiet mukaan lukien) ja kaupunkien välisiin teihin (moottoritiet mukaan lukien) ja ajankohtien määrittelyssä on käytettävä objektiivisia perusteita, jotka liittyvät teiden ja niiden lähialueiden altistumiseen ympäristön pilaantumiselle, kuten väestötiheyttä, vuotuista keskimääräistä ilman pilaantumista (erityisesti $PM_{10:n}$ ja $NO_{2:n}$ osalta) sekä niiden päivien (PM_{10}) ja tuntien lukumäärää (NO_2), joina direktiivin 2008/50/EY nojalla vahvistetut raja-arvot ovat ylittyneet. Käytetyt perusteet on liitettävä ilmoitukseen.

3. Maksun määrä

Tätä jaksoa sovelletaan, jos jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä III b tai III c määriteltyjä viitearvoja korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja.

Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on määritettävä yksi maksu tapauksen mukaan kulkele ajoneuvoluokalle, tietyypille ja ajankohdalle. Tuloksena olevan maksurakenteen on oltava läpinäkyvä, 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 yhteiskunnallisia rajakustannuksia.

Ennen maksun vahvistamista on selvitettävä, onko olemassa riski liikenteen siirtymisestä muille teille, sekä mahdolliset haittavaikutukset liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja ruuhkiin ja ratkaisut näiden riskien pienentämiseksi.

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

4. Ulkoiset kustannustekijät

4.1 Liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannukset

Kun jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä III b määriteltyjä viitearvoja korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, kyseisen jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on laskettava liikenneperäisestä ilman pilaantumisesta perittävät kustannukset seuraavan kaavan avulla:

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

jossa:

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

Päästökertoimet ovat samat kuin ne, joita jäsenvaltiot käyttävät laatissaan direktiivin (EU) 2016/2284 (*) mukaisia kansallisia päästökartoituksia (joissa on käytettävä ilman epäpuhtauksien päästöjen inventaariota koskevia EMEP/EEA Guidebook -ohjeita (**)). Jäsenvaltion tai tarvittaessa tämän direktiivin 7 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettun riippumattoman viranomaisen on arvioitava epäpuhtauksien rahalliset kustannukset tieteellisesti todennettuja menetelmiä käyttäen.

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.

4.2 Liikenneperäisten meluhaittojen kustannukset

Kun jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä III b määriteltyjä viitearvoja korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, kyseisen jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on laskettava liikenneperäisistä meluhaitoista perittävät kustannukset seuraavien kaavojen avulla:

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

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

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

joissa:

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

Liikenneperäiset meluhaitat liittyvät melun vaikutuksiin tien ympäristössä asuvien kansalaisten terveyteen.

Melutasolle k altistunut väestö otetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY (***) 7 artiklan nojalla laadituista strategisista melukartoista tai muista vastaavista datalähteistä.

Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on arvioitava kustannukset melutasolle k altistunutta henkilöä kohden tieteellisesti todennettuja menetelmiä käyttäen.

Painotetun keskimääräisen vuorokausiliikenteen vastaavuuskerroin "e" raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen ja henkilöautojen välillä johdetaan keskimääräisen henkilöauton ja keskimääräisen raskaan tavaraliikenteen ajoneuvon melupäästötasojen perusteella ja ottaen huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 540/2014 (****).

Jäsenvaltio tai tarvittaessa riippumaton viranomainen voi määrittää eriytettyjä melumaksuja antaakseen hyvitystä hiljaisempien ajoneuvojen käytöstä edellyttäen, että se ei johda ulkomaisten ajoneuvojen syrjimiseen.

4.3 Liikenneperäisiin hiilidioksidipäästöihin liittyvät kustannukset

Kun jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä III c esitettyjä viitearvoja korkeampia hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, kyseisen jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on laskettava perittävät kustannukset tieteellisen näytön perusteella käyttäen toimintamallia, joka perustuu kustannuksiin, jotka olisi voitu välttää, ja jossa otetaan huomioon ja selitetään erityisesti seuraavat seikat:

- päästötavoitteen tason valinta;
- arviointi vaihtoehtoista ilmastomuutoksen hillitsemiseksi;
- arviointi perusuraskenaariosta;
- riskiaversio ja tappioaversio;
- pääomapainotus.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava asiasta komissiolle viimeistään kuusi kuukautta ennen tällaisen hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun täytäntöönpanoa.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/2284, annettu 14 päivänä joulukuuta 2016, tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisten päästöjen vähentämisestä, direktiivin 2003/35/EY muuttamisesta sekä direktiivin 2001/81/EY kumoamisesta (EUVL L 344, 17.12.2016, s. 1).

(**) Euroopan ympäristökeskuksen menetelmät: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 - Technical guidance to prepare national emission inventories (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).

(***) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta (EYVL L 189, 18.7.2002, s. 12).

(****) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 540/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja varaosaaanenvaimennusjärjestelmien melutasosta, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivin 70/157/ETY kumoamisesta (EUVL L 158, 27.5.2014, s. 131).";

5) Korvataan direktiivin 1999/62/EY liite III b seuraavasti:

"PŘÍLOHA IIb

REFERENČNÍ HODNOTY POPLATKŮ ZA EXTERNÍ NÁKLADY

V této příloze se stanoví referenční hodnoty poplatků za externí náklady, které zahrnují náklady vyvolané znečištěním ovzduší a hlukem.

Tabulka 1

Referenční hodnoty poplatků za externí náklady pro těžká nákladní vozidla

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla do 12 tun nebo se dvěma nápravami	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Vozidla znečišťující méně než Euro VI, včetně vozidel s nulovými emisemi	2,0	0,3
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla 12 až 18 tun nebo se třemi nápravami	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Vozidla znečišťující méně než Euro VI, včetně vozidel s nulovými emisemi	2,3	0,3
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla 18 až 32 tun nebo se čtyřmi nápravami	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Vozidla znečišťující méně než Euro VI, včetně vozidel s nulovými emisemi	2,5	0,3
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nad 32 tun nebo s pěti a více nápravami	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Vozidla znečišťující méně než Euro VI, včetně vozidel s nulovými emisemi	2,8	0,3

⁽¹⁾ "Příměstské" = oblasti s hustotou osídlení 150 až 900 obyvatel/km² (medián hustoty osídlení 300 obyvatel/km²).

⁽²⁾ "Meziměstské" = oblasti s hustotou osídlení nižší než 150 obyvatel/km².

V horských oblastech a v okolí aglomerací je v míře odůvodněné nižším rozptylem, sklonem komunikace, nadmořskou výškou nebo teplotní inverzí možno hodnoty v tabulce 1 vynásobit koeficientem až ve výši 2. Existují-li vědecké důkazy vyššího koeficientu v souvislosti s nadmořskou výškou nebo aglomerací, může být tato referenční hodnota na základě podrobného odůvodnění zvýšena."

6) Lisätään direktiiviin 1999/62/EY liite seuraavasti:

"LIITE III c

HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJEN ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN MAKSUN VIITEARVOT

Tässä liitteessä vahvistetaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvot ottaen huomioon hiilidioksidipäästöjen kustannukset.

Taulukko 1

Hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvot raskaille tavaraliikenteen ajoneuvoille

Ajoneuvoluokka		senttiä/ajoneuvokilometri	Kaupunkien väliset tiet (moottoritiet mukaan lukien)
Raskas tavaraliikenteen ajoneuvo, jonka suurin teknisesti sallittu kuorimitettu massa on alle 12 tonnia tai jossa on kaksi akselia	Hiilidioksidipäästöluokka 1	Euro 0	4,5
		Euro I	4,0
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	
		Euro V	
		Euro VI	
	Hiilidioksidipäästöluokka 2		3,8
	Hiilidioksidipäästöluokka 3		3,6
	Vähäpäästöiset ajoneuvot		2,0
	Päästöttömät ajoneuvot		0
Raskas tavaraliikenteen ajoneuvo, jonka suurin teknisesti sallittu kuorimitettu massa on 12–18 tonnia tai jossa on kolme akselia	Hiilidioksidipäästöluokka 1	Euro 0	6,0
		Euro I	5,2
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	5,0
		Euro V	
		Euro VI	

Ajoneuvoluokka		senttiä/ajoneuvokilometri	Kaupunkien väliset tiet (moottoritiet mukaan lukien)
	Hiilidioksidipäästöluokka 2		4,8
	Hiilidioksidipäästöluokka 3		4,5
	Vähäpäästöiset ajoneuvot		2,5
	Päästöttömät ajoneuvot		0
Raskas tavaraliikenteen ajoneuvo, jonka suurin teknisesti sallittu kuor- mitettu massa on 18–32 tonnia tai jossa on neljä akselia	Hiilidioksidipäästö- luokka 1	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V	
		Euro VI	
	Hiilidioksidipäästöluokka 2		6,4
	Hiilidioksidipäästöluokka 3		6,0
	Vähäpäästöiset ajoneuvot		3,4
	Päästöttömät ajoneuvot		0
Raskas tavaraliikenteen ajoneuvo, jonka suurin teknisesti sallittu kuor- mitettu massa on yli 32 tonnia tai jossa on vähintään viisi akselia	Hiilidioksidipäästö- luokka 1	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
		Euro VI	
	Hiilidioksidipäästöluokka 2		7,6
	Hiilidioksidipäästöluokka 3		7,2
	Vähäpäästöiset ajoneuvot		4,0
	Päästöttömät ajoneuvot		0"

- 7) Korvataan direktiivin 1999/62/EY liitteessä IV oleva taulukko "Ajoneuvoyhdistelmät (auton ja varsinaisen tai puoliperävaunun yhdistelmä)" seuraavasti:

"Ajoneuvoyhdistelmät (auton ja varsinaisen tai puoliperävaunun yhdistelmät)

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

Ilmajousituksella tai sitä vastaavalla tunnustetulla järjestelmällä varustetut vetoakselit		Muut vetoakselien jousitusjärjestelmät		Vahinkoluokka
Akseleiden lukumäärä ja suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa (tonneina)		Akseleiden lukumäärä ja suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa (tonneina)		
Vähintään	Vähemmän kuin	Vähintään	Vähemmän kuin	
2 + 4 akselia				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 akselia				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 akselia				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 akselia				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 akselia				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Vähintään 8 akselia				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III"

8) Lisätään direktiiviin 1999/62/EY liitteet seuraavasti:

"LIITE V

RUUHKAMAKSUN PERIMISTÄ KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

Tässä liitteessä vahvistetaan ruuhkamaksun perimistä koskevat vähimmäisvaatimukset.

1. Verkon osat, ajoneuvot ja ajankohdat, joihin ruuhkamaksua sovelletaan

Jäsenvaltioiden on määritettävä tarkasti

- a) 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun verkkonsa, joka koostuu niiden osuudesta Euroopan laajuisesta tieverkosta tai niiden moottoriteistä, se osa tai ne osat, johon/joihin ruuhkamaksua on tarkoitus soveltaa 7 d a artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti;
- b) verkon osien, joihin ruuhkamaksua sovelletaan, luokittelu "suurkaupunkialueen" teiksi tai "suurkaupunkialueen ulkopuolisiksi" teiksi. Jäsenvaltioiden on käytettävä taulukossa 1 esitettyjä perusteita kunkin tieosuuden luokituksen määrittämiseen.

Taulukko 1

Perusteet a alakohdassa tarkoitettujen verkon teiden luokitteluksi "suurkaupunkialueen" teiksi tai "suurkaupunkialueen ulkopuolisiksi" teiksi

Tieluokka	Luokitusperuste
"suurkaupunkialue"	Sellaisten agglomeraatioiden sisällä kulkevat verkon osuudet, joiden asukasluku on vähintään 250 000.
"suurkaupunkialueen ulkopuolinen"	Sellaiset verkon osuudet, joita ei luokitella "suurkaupunkialueen" teiksi.

- c) ajankohdat, joina maksua sovelletaan kullakin yksittäisellä osuudella. Kun maksullisen ajanjakson aikana sovelletaan erilaisia maksutasoja, jäsenvaltioiden on määriteltävä selvästi kunkin sellaisen ajanjakson alkamis- ja päättymisajankohta, jonka aikana tiettyä maksua sovelletaan.

Jäsenvaltioiden on käytettävä taulukossa 2 esitettyjä vastaavuuskertoimia eri ajoneuvoluokkien maksutasojen välisen suhteen määrittämiseksi:

Taulukko 2

Vastaavuuskertoimet eri ajoneuvoluokkien ruuhkamaksutasojen välisen suhteen määrittämiseksi

Ajoneuvoluokka	Vastaavuuskerroin
Kevyet ajoneuvot	1
Niveltämättömät raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot	1,9
Linja-autot	2,5
Nivelletyt raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot	2,9

2. Maksun määrä

Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on määritettävä tämän liitteen 1 jakson säännösten mukaisesti yksi maksu kullekin ajoneuvoluokalle, tieosuudelle ja ajankohdalle ottaen huomioon liitteen VI taulukossa vahvistettu vastaava viitearvo. Tuloksena olevan maksurakenteen on oltava läpinäkyvä, julkinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin.

Ennen ruuhkamaksun täytäntöönpanoa jäsenvaltion on julkaistava hyvissä ajoin kaikki seuraavat tiedot:

- a) kaikki parametrit, luvut ja muut tiedot, joita tarvitaan sen ymmärtämiseen, miten teiden ja ajoneuvojen luokitus ja maksun soveltamisaikojen määrittely on tehty;
- b) täydellinen kuvaus kuhunkin ajoneuvoluokkaan kullakin tieosuudella kunakin ajanjaksona sovellettavista ruuhkamaksuista.

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kaikki a ja b alakohdan nojalla julkaistavat tiedot.

Ennen maksun vahvistamista on selvitettävä, onko olemassa riski liikenteen siirtymisestä muille teille, sekä mahdolliset haittavaikutukset liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja ruuhkiin ja ratkaisut näiden riskien pienentämiseksi.

Jos jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteen VI taulukossa vahvistettuja viitearvoja korkeampia ruuhkamaksuja, sen on ilmoitettava komissiolle:

- i) niiden teiden sijainti, joihin ruuhkamaksuja sovelletaan;
- ii) luokittelu ”suurkaupunkialueen” teiksi tai ”suurkaupunkialueen ulkopuolisiksi” teiksi 1 jakson b kohdassa esitetyn mukaisesti;
- iii) ajankohdat, joina maksua sovelletaan 1 jakson c kohdassa esitetyn mukaisesti;
- iv) pienoisbusseihin ja linja-autoihin mahdollisesti sovellettu osittainen tai täysi vapautus.

3. Seuranta

Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on seurattava maksujärjestelmän tuloksellisuutta ruuhkien vähentämisessä. Sen on joka kolmas vuosi tarvittaessa mukautettava maksurakennetta, maksullisia aikoja ja tietyille ajoneuvoluokalle, tietyypille ja ajankohdalle asetetun maksun määrää liikenteen tarjonnan ja kysynnän muutoksiin.”

”LIITE VI

RUUHKAMAKSUN VIITEARVOT

Tässä liitteessä vahvistetaan ruuhkamaksun viitearvot.

Jäljempänä olevassa taulukossa esitettyjä viitearvoja on sovellettava kevyisiin ajoneuvoihin. Muihin ajoneuvoluokkiin sovellettavat ruuhkamaksut määritetään kertomalla kevyisiin ajoneuvoihin sovellettava maksu liitteen V taulukossa esitetyillä vastaavuuskertoimilla.

Taulukko

Kevyiden ajoneuvojen ruuhkamaksun viitearvot

senttiä/ajoneuvokilometri	Suurkaupunkialue	Suurkaupunkialueen ulkopuolinen
Moottoritiet	25,9	23,7
Päätiet	61,0	41,5”

"LIITE VII

PÄÄSTÖTEHOKKUUS

Tässä liitteessä määritetään päästötehokkuus, jonka perusteella tietullit ja käyttäjämaksut on eriytettävä 7 g b artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.

Taulukko

Kevyiden ajoneuvojen epäpuhtauksia koskevat päästötehokkuuskriteerit

Tietullit ja käyttäjämaksut	5–15 % pienempi kuin korkein maksu	15–25 % pienempi kuin korkein maksu	25–35 % pienempi kuin korkein maksu	Enintään 75 % pienempi kuin korkein maksu
Päästötehokkuus	Euro-6d-temp-x ⁽¹⁾	Euro-6d-x ⁽¹⁾	Epäpuhtauspäästöjen ilmoitetut RDE-enimmäisarvot ⁽²⁾ < 80 % sovellettavista päästörajoista	Päästöttömät ajoneuvot

⁽¹⁾ x voi olla tyhjä tai yksi seuraavista (EVAP, EVAP-ISC, ISC tai ISC-FCM)

⁽²⁾ sekä NO_x että PN, sellaisena kuin se on komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 (*) liitteessä VIII olevan lisäyksen vaatimustenmukaisuustodistuksen 48.2 kohdassa.

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/683, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 panemisesta täytäntöön siltä osin kuin kyse on moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntään ja markkinavalvontaan sovellettavista hallinnollisista vaatimuksista (EUVL L 163, 26.5.2020, s. 1)."

Neuvoston perustelut: Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta (EU) N:o 37/2021 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi verojen ja maksujen kantamista ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta

(2021/C 499/02)

I. JOHDANTO

1. Euroopan komissio toimitti edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1. kesäkuuta 2017 osana ensimmäistä liikkuvuuspakettia.
2. Ehdotuksella muutetaan verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annettua direktiiviä 1999/62/EY ⁽¹⁾, jäljempänä 'direktiivi 1999/62/EY', jotta voidaan puuttua kasvihuonekaasupäästöjä, tieinfrastruktuurin rahoittamista ja ruuhkia koskeviin ongelmiin.
3. Euroopan parlamentti nimesi liikenne- ja matkailuvaliokunnan tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja Christine Revault d'Allonnes Bonnefoyn esittelijäksi kahdeksannelle vaalikaudelle.
4. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa ehdotuksesta 529. täysistunnossaan 18. lokakuuta 2017. Euroopan alueiden komitea antoi lausuntonsa 127. täysistunnossaan 1. helmikuuta 2018.
5. Euroopan parlamentti hyväksyi 25. lokakuuta 2018 ensimmäisen käsittelyn kantansa.
6. Giuseppe Ferrandino nimettiin vuonna 2019 pidettyjen Euroopan parlamentin vaalien jälkeen esittelijäksi yhdeksänneksi vaalikaudeksi.
7. Liikenne- ja matkailuvaliokunta hyväksyi 24. syyskuuta 2019 päätöksen epävirallisten poliittisten kolmikantakokousten aloittamisesta Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan pohjalta.
8. Neuvostossa maaliikennetyöryhmä aloitti ehdotuksen käsittelyn 1. kesäkuuta 2017 ehdotuksen yleisellä esittelyllä. Vaikutustenarviointia analysoitiin 21. kesäkuuta 2017.
9. Neuvosto (TTE, liikenne) kävi ehdotuksesta alustavan periaatekeskustelun 5. joulukuuta 2017 ⁽²⁾.
10. Sen jälkeen ehdotuksesta on keskusteltu useaan otteeseen ja sitä on työstetty perusteellisesti.
11. Pysyvien edustajien komitea vahvisti 18. joulukuuta 2020 asiakirjan 13827/20 liitteessä olevan valtuutuksen aloittaa neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa.
12. Tammi-kesäkuussa 2021 pidettiin huomattava määrä kokouksia maaliikennetyöryhmän ja pysyvien edustajien komitean tasolla neuvottelujen valmistelemiseksi ja niiden jatkamiseksi.
13. Euroopan parlamentin kanssa pidettiin epäviralliset poliittiset kolmikantakokoukset 29. tammikuuta, 23. maaliskuuta ja 15. kesäkuuta 2021. Niiden lisäksi järjestettiin useita teknisiä kokouksia, joiden myötä lainsäätäjät pystyivät lähentämään kantojaan ja saavuttamaan poliittisen yhteisymmärryksen.

⁽¹⁾ EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42.

⁽²⁾ Ks. asiakirja 14426/17.

14. Pysyvien edustajien komitea analysoi 30. kesäkuuta 2021 alustavan kompromissiratkaisun tarkoituksenaan päästä siitä yhteisymmärrykseen ⁽³⁾.
15. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan puheenjohtaja osoitti 14. heinäkuuta 2021 pysyvien edustajien komitean puheenjohtajalle kirjeen ⁽⁴⁾, jossa todettiin, että jos neuvosto vahvistaa ensimmäisen käsittelyn kantansa kyseisen kirjeen liitteenä olevan tekstin mukaisesti, hän suosittelee liikenne- ja matkailuvaliokunnan jäsenille ja sen jälkeen täysistunnolle, että neuvoston kanta hyväksytään tarkistuksitta Euroopan parlamentin toisessa käsittelyssä lingvistijuristien viimeisteltyä sen.
16. Neuvosto vahvisti 9. marraskuuta 2021 ehdotusta koskevan ensimmäisen käsittelyn kantansa sellaisena kuin se on asiakirjassa 10542/21.

II. TAVOITE

17. Euroopan komission ehdotuksessa esitetyillä muutoksilla direktiiviin 1999/62/EY oli tarkoitus edistää tieliikenteen irtautumista hiilestä. Muutokset sisälsivät erityisesti seuraavaa:
- laajennetaan maksunperimissääntöjen soveltamisala koskemaan linja-autoja, 3,5–12 tonnin painoisia kuorma-autoja ja jossain määrin kevyitä ajoneuvoja henkilöautot mukaan lukien;
 - poistetaan asteittain aikaperusteiset maksujärjestelmät (niin sanotut ”vinjetit”) raskailta hyötyajoneuvoilta ja kevyiltä ajoneuvoilta;
 - tehdään ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen soveltaminen pakolliseksi raskaiden hyötyajoneuvojen kohdalla niissä verkoston osissa, joissa tällaisten ajoneuvojen aiheuttamat ympäristöhaitat ovat merkittäviä, ja tarkistetaan tällaisten maksujen perimistä koskevat vaatimukset;
 - porrastetaan hinnat hiilidioksidipäästöjen perusteella Euro-päästöluokittelun sijaan; ja
 - osoitetaan ruuhkamaksujen tuottamat tulot tai niitä vastaavat varat ruuhkaongelman ratkaisemiseen.

III. NEUVOSTON ENSIMMÄISEN KÄSITTELYN KANNAN ANALYYSI

A. Yleistä

18. Neuvoston 9. marraskuuta 2021 vahvistama kompromissiehdotus on täysin lainsäätäjien saavuttaman poliittisen yhteisymmärryksen mukainen. Siinä on pidetty kiinni Euroopan komission ehdotuksen päätavoitteista ja löydetty samalla tasapainoinen ratkaisu keskeisimpien Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä tehtyjen tarkistusten ja neuvoston neuvotteluvaltuutuksen välillä.
19. Euroopan parlamentti teki ensimmäisessä käsittelyssä noin 130 tarkistusta, joita on tutkittu useaan otteeseen maaliikennetyöryhmän tasolla. Aluksi lainsäätäjien kannat vaikuttivat olevan huomattavan kaukana toisistaan usean säännöksen kohdalla, mukaan lukien kaikkein kiistanalaisimmissa kysymyksissä, kuten käyttömaksujen asteittaisen poistamisen kohdalla. Siitä huolimatta lainsäätäjien kannat lähentyivät lopulta tiiviiden poliittisen ja teknisen tason neuvottelujen jälkeen.

B. Keskeiset kysymykset

20. Kaiken kaikkiaan Euroopan komission ehdotukseen tehdyissä muutoksissa on otettu huomioon seuraavat ehdotuksen yleiset tavoitteet:
- vahvistetaan periaatteiden ”käyttäjä maksaa” ja ”saastuttaja maksaa” soveltamista;
 - myönnetään asianmukaisesti varoja tieinfrastruktuurin rahoittamiseen;
 - puututaan ruuhkien syntymiseen;
 - edistetään tieliikenteen irtautumista hiilestä; ja
 - edistetään ilmastotavoitteiden saavuttamista.

⁽³⁾ Ks. asiakirjat 9960/21 ja 9960/21 COR 1.

⁽⁴⁾ Ks. asiakirja IM 010110 2021. Huom. Covid-19-pandemian vuoksi kirjeestä ei lähetetty paperiversiota postitse.

21. Lainsäätäjät ovat samalla löytäneet oikeanlaisen tasapainon siihen, että toisaalta on pyrittävä edellä mainittuihin tavoitteisiin ja toisaalta on varmistettava, että kyseessä oleva ala tai viranomaiset voivat soveltaa sääntelykehystä helposti ja että se on riittävän joustava, jotta jäsenvaltiot voivat valita sopivimmat maksujärjestelmät luomatta perusteetonta hallinnollista rasitetta.
22. Tärkeimmät muutokset Euroopan komission alkuperäiseen ehdotukseen voidaan esittää yhteenvedona seuraavasti:
- a) 2 artiklassa olevaa määritelmien luetteloa on laajennettu lisäämällä joitakin uusia määritelmiä (esimerkiksi käsitteille "matkailuauto", "umpikorinen tavarankuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo" ja "päästötön ajoneuvo") ja selkeyttämällä tai tarkentamalla joitakin määritelmiä (esimerkiksi käsitteet "raskas hyötyajoneuvo", "kevyt ajoneuvo" ja "merkittävästi muutettu tietulli- tai maksujärjestelmä");
- b) 7 artiklassa on tarkistettu keskeistä säännöstä, jossa määritellään yleiset verojen ja maksujen kantamisen periaatteet, siten, että
- ajoneuvoilta – olivatpa ne kevyitä ajoneuvoja tai raskaita hyötyajoneuvoja taikka näihin ajoneuvoluokkiin kuuluvia ajoneuvotyyppisiä – voidaan kantaa veroja ja maksuja toisistaan riippumatta. Jos kuitenkin veloitetaan henkilöautoja, on veloitettava myös kevyitä hyötyajoneuvoja vähintään samantasoisilla maksuilla;
 - jäsenvaltiot voivat päättää pitävänsä ennallaan käyttöoikeussopimusten mukaisen maksutason ja olla soveltamatta uusia maksunperimissääntöjä siihen saakka, kun sopimus on uusittu tai tietulli- tai maksujärjestelmää on muutettu merkittävästi;
 - jäsenvaltiot voivat säätää tietullien tai käyttäjämaksujen määrien alentamisesta tai tietullien tai käyttäjämaksujen maksuvelvoitetta koskevista vapautuksista joissain tietyissä tapauksissa (esimerkiksi niiden päästöttömien ajoneuvojen osalta, joiden suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa on enintään 4,25 tonnia);
 - raskaisiin hyötyajoneuvoihin sovellettavat käyttäjämaksut poistetaan käytöstä TEN-T-runkoverkossa kahdeksan vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta. Yhteistä käyttäjämaksujärjestelmää (esimerkiksi eurovinjettisopimusta) soveltavilla jäsenvaltioilla on kuitenkin kaksi vuotta lisää aikaa, jonka kuluessa niiden on mukautettava tai lakkautettava kyseinen järjestelmä. Järjestelmien lakkauttamisen yleisperiaatteesta poiketen voidaan asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa sallia vapautuksia maksuista sen jälkeen, kun järjestelystä on ilmoitettu komissiolle;
 - artikla (yhdessä 7 a artiklan kanssa) sisältää nyt kaksi uudelleentarkastelulauseketta, joiden mukaan komissio arvioi direktiivin täytäntöönpanoa ja vaikuttavuutta kevyiden ajoneuvojen maksujen osalta sekä sitä, onko teknisesti ja oikeudellisesti mahdollista eriyttää kevyiden hyötyajoneuvojen kohtelu;
- c) uudessa säännöksessä eli 7 a artiklassa säädetään nyt niin sanotusta "yhdistetystä maksujärjestelmästä". Tuon artiklan mukaisesti jäsenvaltiot, jotka soveltavat tietulleja TEN-T-runkoverkossaan tai osassa sitä ennen direktiivin voimaantuloa, voivat ottaa käyttöön yhdistetyn maksujärjestelmän kaikille raskaille hyötyajoneuvoille tai tietuontyyppisille raskaille hyötyajoneuvoille. Kyseisessä järjestelmässä käyttäjämaksut on porrastettava ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen ja Euro-päästöluokan mukaisesti;
- d) 7 a artiklaan on tehty hienoisia mukautuksia, jotka liittyvät henkilöautojen käyttäjämaksujen oikeasuhteisuuteen. Lisäksi tuon säännöksen mukaisesti on voitava saada infrastruktuurin käyttöoikeus päiväksi sekä viikoksi tai 10 päiväksi taikka näiksi molemmiksi ajanjaksoiksi. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin rajoittaa päivittäisen käyttäjämaksun ainoastaan kauttakulkutarkoituksiin. Jos jäsenvaltiot asettavat kevyille hyötyajoneuvoille eri käyttäjämaksut kuin henkilöautoille, kevyille hyötyajoneuvoille on asetettava henkilöautoja korkeammat käyttäjämaksut;
- e) mitä tulee ulkoisten kustannusten sisällyttämiseen raskailta hyötyajoneuvoilta perittäviin maksuihin, 7 c a ja 7 c b artiklassa säädetään nyt pakolliseksi ilman pilaantumisen ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen periminen neljän vuoden siirtymäkauden jälkeen, jos tietulleja sovelletaan. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin olla soveltamatta ilman pilaantumisen ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, jos tämä johtaa tahattomiin seurauksiin, kuten ajoneuvojen siirtymiseen muille reiteille, sen jälkeen, kun ne ovat ilmoittaneet asiasta komissiolle. Tämä pakollinen maksujen perintä ei rajoita kuitenkaan jäsenvaltioiden mahdollisuutta päättää ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen perimisestä joka tapauksessa hiilidioksidipäästöjen osalta. Komissiolle annetaan kuitenkin mahdollisuus arvioida hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen täytäntöönpanoa ja vaikuttavuutta;

f) valinnaisen maksujen perimisen osalta

- 7 d a artiklassa säädetään nyt, että (valinnaisten) ruuhkamaksujen tuottamat tulot tai niitä vastaavat varat on käytettävä ruuhkaongelman ratkaisemiseen tai kestävän liikenteen ja liikkuvuuden kehittämiseen yleisesti. Jos tällaiset tulot osoitetaan yleiseen talousarvioon, jäsenvaltioiden katsotaan täyttäneen kyseisen velvoitteen, jos ne toteuttavat ruuhkaongelman ratkaisemiseksi tai yleisesti kestävän liikenteen ja liikkuvuuden kehittämiseksi rahoitustukipolitiikkaa, joka arvoltaan vastaa ruuhkamaksuista saatavia tuloja; ja
- 7 f artiklassa säädetään nyt, että jos kaksi jäsenvaltiota tai sitä useampi jäsenvaltio päättää soveltaa korotusta samassa liikennekäytävässä, korotus voi olla suurempi kuin 25 prosenttia (muttei suurempi kuin 50 prosenttia) vain, jos kaikki kyseiseen liikennekäytävään kuuluvat jäsenvaltiot ja niiden jäsenvaltioiden naapureina olevat jäsenvaltiot, joiden alueella sijaitsee se liikennekäytävän osuus, johon korotusta on määrä soveltaa, antavat siihen suostumuksensa;

g) ajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin ja ympäristötehokkuuteen perustuvan hintojen porrastamisen osalta

- 7 g a artiklassa olevassa uudessa säännöksessä mainitaan hiilidioksidi perittävissä olevien kustannusten luettelossa ilmastotavoitteiden mukaisesti. Kyseisessä säännöksessä edellytetään, että jäsenvaltiot porrastavat infrastruktuuri- ja käyttäjämaksut raskaiden hyötyajoneuvojen osalta hiilidioksidipäästöjen perusteella. Aluksi järjestelmää on määrä soveltaa vain suurimpiin kuorma-autoihin, mutta tarkoituksena on laajentaa se asteittain koskemaan muitakin raskaiden hyötyajoneuvojen tyyppejä ja mukauttaa sitä tekniikan kehitykseen säännöllisesti. Jäsenvaltiot voivat myös soveltaa erityiskohtelua päästöttömiin ajoneuvoihin tarkoituksena kannustaa luokkiensa parhaiden ajoneuvojen ostamiseen. Uuteen säännökseen sisältyy kuitenkin takeet sen estämiseksi, että hybridimallisille ajoneuvoille annettaisiin kaksinkertainen hyvitys, sekä mahdollisten päällekkäisyyksien välttämiseksi hiilen hinnoitteluun liittyvien muiden välineiden suhteen; ja
 - 7 g b artiklassa on nyt jätetty jäsenvaltioille harkintavalta tietullien ja käyttäjämaksujen porrastamiseen kevyiden ajoneuvojen osalta ajoneuvon ympäristötehokkuuden mukaan. Kyseisessä säännöksessä asetetaan kuitenkin vuodesta 2026 alkaen pakolliseksi umpikoristen tavarankuljetukseen tarkoitettujen ajoneuvojen ja pienoissbussien tietullien ja käyttäjämaksujen vuosimaksujen porrastaminen ajoneuvon ympäristötehokkuuden perusteella, jos sovelletaan tietulleja tai käyttäjämaksuja ja jos se on teknisesti mahdollista;
- h) 11 artiklaan on tehty mukautuksia sekä sen osalta, minkätyyppisiä tietoja on toimitettava kertomuksessa, joka jäsenvaltioiden on julkaistava koostetussa muodossa, että kertomusten julkaisutiheyden osalta (kertomus on laadittava kolmen vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta ja sen jälkeen viiden vuoden välein);
- i) muutospäätöksen 4 artiklassa vahvistetaan kahden vuoden siirtymäaika; ja
- j) liitteisiin tehty tarkistukset koskevat käyttäjämaksujen enimmäismääriä, ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen perimisen vähimmäisvaatimuksia ja viitearvoja, ruuhkamaksujen vähimmäisvaatimuksia ja viitearvoja sekä kevyiden ajoneuvojen epäpuhtauksia koskevia päästötehokkuuskriteerejä.

IV. PÄÄTELMÄ

23. Neuvoston kannassa on pidetty kiinni Euroopan komission ehdotuksen päätavoitteista ja otettu täysin huomioon neuvoston ja Euroopan parlamentin välisissä epävirallisissa neuvotteluissa Euroopan komission tuella saavutettu kompromissiratkaisu.
24. Kompromissiratkaisu vahvistettiin Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan puheenjohtajan puheenjohtajavaltiolle lähettämällä kirjeellä, joka on päivätty 14. heinäkuuta 2021. Tämän jälkeen neuvosto (Ecofin) vahvisti sen 9. marraskuuta 2021 ensimmäisen käsittelyn kantanaan.

ISSN 1977-1053 (sähköinen julkaisu)
ISSN 1725-2490 (painettu julkaisu)



Euroopan unionin julkaisutoimisto
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

FI