



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Tehokas ja luotettava liikennejärjestelmä on olennaisen tärkeä sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta ja yksi talouden keskeinen sektori. Tieliikenne on merkittävimmissä asemassa maaliikennejärjestelmässä, mutta se aiheuttaa monia sosioekonomisia ja ympäristöhaasteita (esim. ilmastonmuutos, ilmansaasteet, melu ja ruuhkat). Tiemaksut voivat olla keskeinen tekijä, jolla kannustetaan puhtaampaa ja tehokkaampaa liikennettä, ja niiden johdonmukainen suunnittelu on olennaisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa tienkäyttäjien tasapuolinen kohtelu ja infrastruktuurin kestävä rahoitus.

Direktiivissä 1999/62/EY¹ vahvistetaan oikeudelliset puitteet verojen ja maksujen kantamiselle raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta tiettyjen teiden käytöstä. Direktiivillä pyritään poistamaan jäsenvaltioiden kuljetusyritysten väliset kilpailun vääristymät yhdenmukaistamalla asteittain ajoneuvoverot ja ottamalla käyttöön oikeudenmukainen järjestely infrastruktuurin käyttömaksujen perimiseksi. Siinä vahvistetaan ajoneuvoverojen vähimmäistasot raskaille tavarankuljetusajoneuvoille ja määritellään infrastruktuurin käyttömaksujen perimistä koskevat yksityiskohtaiset säännöt, mukaan lukien maksujen porrastaminen ajoneuvojen ympäristöominaisuuksien mukaan.

Direktiiviin ei ole kuitenkaan tähän saakka sisältynyt osatekijöitä, jotka nimenomaisesti edistäisivät liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. Liikenteen hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2014 edelleen 17 prosenttia korkeammat kuin vuonna 1990. Suurin osa näistä päästöistä aiheutuu henkilöautoista (yli 60 %), mutta raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osuus on kasvussa. Nykyisten kehityssuuntien mukainen päästövähennys ei ole riittävä, jotta vuosille 2030 ja 2050 asetetut EU:n tavoitteet voitaisiin saavuttaa.

Tieinfrastruktuuri rappeutuu monissa jäsenvaltioissa, koska sen kunnossapito on riittämätöntä. Teiden kunnossapitoon kohdistetut julkiset menot ovat pienentyneet EU:ssa noin 30 prosenttia vuosina 2006–2013, ja ne olivat noin 0,5 prosenttia BKT:sta vuonna 2013 (verrattuna 1,5 prosenttiin vuonna 1975 ja 0,8 prosenttiin vuonna 2008). Tällä on erilaisia kielteisiä taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristövaikutuksia, kuten ajoneuvojen kasvaneet käyttökustannukset, epäpuhtaus- ja melupäästöt, pidemmät matka-ajat, onnettomuudet ja kielteiset talousvaikutukset.

Voimassa olevaa lainsäädäntöä sovelletaan ainoastaan raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin, kaikki muut ajoneuvot jäävät sen ulkopuolelle. Tällä osa-alueella, johon sisältyvät erityisesti henkilöautot ja jolla ei ole asetettu erityisiä rajoja, on olemassa vaara, että lyhytaikaiset vinjetit hinnoitellaan suhteellisesti liian korkealle, mikä syrjii satunnaisia käyttäjiä, jotka ovat pääasiassa ulkomaalaisia. Toinen mahdollinen syrjintäongelma, joka on yhteinen kaikille ajoneuvotyypeille, on kansallisille käyttäjille maksettava korvaus, jos käyttöön otetaan aikaperusteiset maksut.

Tieliikenteen kielteiset vaikutukset aiheuttavat yhteiskunnalle huomattavia kustannuksia. Henkilö- ja pakettiautot aiheuttavat infrastruktuurille vähemmän vaurioita kuin raskaat

¹ 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).

ajoneuvot (raskaat tavarankuljetusajoneuvot ja linja-autot), mutta henkilöautot aiheuttavat liki kaksi kolmasosaa tieliikenteen synnyttämistä ulkoisista kustannuksista (mukaan lukien ilmastomuutoksen, ilman pilaantumisen, melun, onnettomuuksien ja muiden kielteisten vaikutusten kustannukset). Nämä kustannukset ovat noin 1,8–2,4 prosenttia BKT:sta.

Myös ruuhkat ovat jatkuva ongelma sekä kaupunkialueilla että niiden ulkopuolella, mutta siihen on puututtu vain satunnaisesti jäsenvaltioissa. Tieliikenteen huiput aiheuttavat huomattavia sosiaalisia kustannuksia, joiden suuruus on noin 1 prosentti EU:n BKT:sta. Kaksi kolmasosaa näistä kustannuksista aiheutuu henkilöautoista ja 20–30 prosenttia kaupunkien välisestä liikenteestä.

Aloitteen tavoitteena on saavuttaa edistystä ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteiden soveltamisessa ja edistää siten taloudellisesti ja ympäristön kannalta kestävää ja sosiaalisesti oikeudenmukaista tieliikennettä.

Aloite edistää sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa, sillä sen tarkoituksena on päivittää ja yksinkertaistaa joitain direktiivin säännöksiä.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Aloitteella pyritään korjaamaan voimassa olevan lainsäädännön (direktiivi 1999/62/EY) puutteet eli saavuttamaan paremmin lainsäädännön tavoitteet. Ehdotetuilla muutoksilla yksinkertaistettaisiin joitain direktiivin säännöksiä poistamalla Euro-päästöluokkaan perustuva tietullien porrastus, jonka hyödyt ovat nopeasti vähenemässä, sekä poistamalla raskaat ilmoitusvaatimukset, erityisesti ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen osalta.

Lisäksi ehdotetaan, että direktiivin soveltamisalaan lisätään linja-autot, henkilöautot ja pakettiautot, mikä varmistaisi infrastruktuurin käytön yhdenmukaisemman hinnoittelun koko tieliikennesektorilla. Edellä kuvattuihin hiilidioksidipäästöihin liittyen ehdotetaan vielä, että nämä päästöt otetaan huomioon tiemaksuissa.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Aloite on osa energiaunionin perustamiseen tähtäviä komission toimia sekä vähäpäästöistä liikennettä koskevia ehdotuksia². Näihin lukeutuvat muun muassa henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä koskevien asetusten tarkistaminen, kuorma-autojen ja linja-autojen hiilidioksidipäästöjen sertifiointia ja seuranta/raportointia koskevat ehdotukset sekä näihin liittyvät aloitteet tieliikenteen alalla, erityisesti yhteentoimivia sähköisiä tietullipalveluja koskevan lainsäädännön tarkistaminen sekä tavaraliikenteen ja linja-autoliikenteen sisämarkkinoita koskevien sääntöjen tarkistaminen.

Ehdotetut muutokset vastaavat vuoden 2011 liikenteen valkoisen kirjan³ tavoitteita. Valkoisessa kirjassa peräänkuulutettiin ”saastuttaja maksaa” -periaatteen (joka vahvistetaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa) ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteen täysimääräistä soveltamista, jotta voidaan varmistaa kestävämpi liikenne ja infrastruktuurin rahoitus. Matkaperusteisten maksujen perimisen helpottamiseksi myös sähköisten tietullien

² COM(2016) 501 final: Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia.

³ COM(2011) 144 final: Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää.

kantojärjestelmien yhteentoimivuutta koskevaa lainsäädäntöä⁴ tarkistetaan rinnakkain tämän aloitteen kanssa. Ehdotetut muutokset ovat yhdenmukaisia myös ajoneuvojen päästöihin ja meluun liittyvän ympäristölainsäädännön kanssa.

Direktiivin soveltamisalan laajentamisen myötä aloite perustuu myös raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen osalta hyväksyttäviin sertifiointimenettelyihin sekä kevyiden ajoneuvojen epäpuhtaus- ja hiilidioksidipäästöjä säänteleviin asetuksiin. Aloitteen piiriin kuuluvan tieverkon osalta ehdotuksessa viitataan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskeviin tarkistettuihin unionin suuntaviivoihin.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Direktiivin 1999/62/EY oikeusperusta on EY:n perustamissopimuksen 71 ja 93 artikla (nykyinen 91 ja 113 artikla).

Direktiivin säännökset, joihin tämä ehdotus vaikuttaa, liittyvät tietulleihin ja käyttäjämaksuihin. Tähän alaan sovelletaan SEUT-sopimuksen 91 artiklaa.

Tarkoitus on muuttaa myös joitain direktiivin II luvun säännöksiä, jotka liittyvät ajoneuvoveroihin. Nämä kuuluvat SEUT-sopimuksen 113 artiklan soveltamisalaan, ja niitä käsitellään erillisessä lainsäädäntöehdotuksessa.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä. Voimassa olevia sääntöjä voi kuitenkin muuttaa ainoastaan unioni itse. EU:n sääntöjen ulottaminen muihin ajoneuvoluokkiin on perusteltua, kun otetaan huomioon niiden vaikutus EU:n ja maailmanlaajuisen tason ongelmiin. Henkilöautojen, pienoiss bussien ja pakettiautojen sisällyttäminen direktiivin soveltamisalaan auttaisi erityisesti ehkäisemään riskiä siitä, että jäsenvaltiot kohtelevat syrjivästi satunnaisia käyttäjiä tai ulkomaille rekisteröityjä ajoneuvoja. Linja-autojen sisällyttäminen direktiivin soveltamisalaan auttaisi vähentämään kilpailun vääristymiä matkustajaliikenteen sisämarkkinoilla, kun näille ajoneuvoille annetaan suotusampi kohtelu (eli ne vapautetaan infrastruktuurin käyttömaksuista) kuin rautatieliikenteelle, johon sovelletaan tällaisia maksuja.

Koska kaikki nämä ajoneuvot käyttävät samaa tieinfrastruktuuria ja vaikuttavat hiilidioksidipäästöihin, ilman pilaantumiseen ja ruuhkiin, niiden sisällyttäminen direktiivin soveltamisalaan on havaittujen ongelmien valossa perusteltua.

• Suhteellisuusperiaate

Ehdotetut toimenpiteet edistävät ainoastaan asetettujen tavoitteiden saavuttamista, eli ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteiden johdonmukaista soveltamista, eikä niissä ylitetä sitä, mikä on tätä varten tarpeen.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/52/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä (EUVL L 166, 30.4.2004, s. 124) ja komission päätös, tehty 6 päivänä lokakuuta 2009, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun ja sen teknisten osien määrittelystä (EUVL L 268, 13.10.2009, s. 11).

Direktiivin soveltamisalan laajentaminen raskaista tavarankuljetusajoneuvoista muihin ajoneuvoihin on välttämätöntä sen varmistamiseksi, että kaikkiin tieliikenteen ajoneuvoihin sovelletaan yhdenmukaisia sääntöjä ja että voidaan puuttua ongelmiin, jotka eivät liity ainoastaan tai pääasiassa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenteeseen (infrastruktuurin laadun heikkeneminen, tieliikenteen suuret hiilidioksidipäästöt, ilman pilaantuminen, melu, ruuhkat tai ulkomaisten käyttäjien syrjintä).

Jäsenvaltioille, yrityksille ja kansalaisille aiheutuvat kustannukset ovat vähäisiä mahdollisiin hyötyihin verrattuina. Ehdotuksessa ei edellytetä, että jäsenvaltiot kantavat tiemaksuja, vaan siinä yhdenmukaistetaan tällaisten maksujen soveltaminen unionissa. Ehdotus ei myöskään korota nykyisin perittäviä maksuja.

Vaikutustenarvioinnissa hylättiin toissijaisuusperiaatteen perusteella useita mahdollisia toimintavaihtoehtoja, kuten pakolliset infrastruktuurimaksut tai pakolliset ruuhkamaksut.

- **Toimintatavan valinta**

Koska muutettava säädös on direktiivi, muutossäädöksen on periaatteessa oltava samanmuotoinen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Komissio julkaisi direktiiviä 1999/62/EY koskevan arviointinsa vuonna 2013⁵. Ulkopuolinen arviointi *Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*⁶ julkaistiin tammikuussa 2014. Arvioinneissa yksilöitiin erilaisia ongelmia, jotka liittyvät tiemaksujen perimiseen raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta nykyisessä lainsäädäntökehyksessä,

Tiemaksut on otettu jossain muodossa käyttöön 24 jäsenvaltiossa ja yleisesti on siirrytty koko verkon laajuisiin matkaperusteisiin tietulleihin, mutta siirtyminen on ollut hidasta ja järjestelmät ovat edelleen epäyhtenäisiä unionin alueella. Arvioinnissa havaittiin suuria eroja kansallisissa tiemaksukäytännöissä ja tultiin siihen johtopäätökseen, että puuttuva yhdenmukaistaminen sekä maksujen tyypissä (aikaperusteiset vinjetit, matkaperusteiset tietullit, porrastuksella tai ilman) että käytetyssä maksujen perintäteknologiassa aiheuttaa ylimääräistä hallinnollista taakkaa ja kustannuksia sekä viranomaisille että käyttäjille.

Vaikka direktiivi edistää asetettujen tavoitteiden saavuttamista, siinä havaittiin useita puutteita:

- Soveltamisala: alle 12 tonnin painoiset raskaat tavarankuljetusajoneuvot voidaan vapauttaa maksuista, mikä johtaa epätasapuolisiin toimintaedellytyksiin tavaraliikenteessä;

⁵ Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, SWD(2013) 1 final.

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

- Direktiivissä sallitut aikaperusteiset maksut ovat tehottomia infrastruktuurikustannusten kattamisen, puhtaamman ja tehokkaamman liikenteen edistämisen tai ruuhkien vähentämisen kannalta;
- Ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen soveltaminen on liian monimutkaista, kun taas Euro-päästöluokkiin perustuvan (pakollisen) porrastuksen osalta määritellään ainoastaan enimmäisporrastus, ja jäsenvaltiot voivat valita porrastuksen vapaasti tämän enimmäisarvon rajoissa;
- Maksujen porrastaminen ruuhkien ehkäisemiseksi: porrastuksen tuloneutraaliutta koskeva vaatimus vaikuttaa liian hankalalta soveltaa, ja sitä voitaisiin pitää epäoikeudenmukaisena, jos sitä sovelletaan ainoastaan raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin, vaikka kaikki tienkäyttäjät vaikuttavat ruuhkiin.

Arvioinnissa keskityttiin direktiivin voimassa oleviin säännöksiin, mutta sidosryhmät toivat esiin muita merkityksellisiä seikkoja, kuten tarve vähentää raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja tarve luoda puitteet henkilöautoilta (ja muilta ajoneuvoluokilta) perittävälle maksuille, erityisesti jotta voidaan välttää satunnaisten (ulkomaalaisten) tienkäyttäjien syrjintää.

• Sidosryhmien kuuleminen

Sidosryhmien kuulemiset toteutettiin 11. joulukuuta 2002 julkaistussa komission tiedonannossa (COM(2002) 704 final) esitettyjen konsultointiprosessiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

Kuulemisessa käytettiin avoimia ja kohdennettuja kuulemismenetelmiä ja erilaisia kuulemisvälineitä.

- 1) ”Sinun äänesi Euroopassa” -sivustolla järjestettiin 12 viikkoa kestänyt avoin julkinen verkkokuuleminen kyselylomakkeiden pohjalta.

Avoin julkinen kuuleminen oli avoinna 8. heinäkuuta – 5. lokakuuta, mutta myös myöhästyneet vastaukset hyväksyttiin. Avoimessa kuulemisessa käytettiin kahta kysymyssarjaa: toinen oli suunnattu suurelle yleisölle, ja sen avulla pyrittiin saamaan käsitys käyttäjien näkemyksistä, kun taas asiantuntijoille oli suunnattu teknisempi kysymyssarja.

Komissio sai 135 vastausta kysymyslomakkeisiin ja niihin liittyen 48 oheisasiakirjaa. Vastauksia esittivät erilaiset sidosryhmät, kuten kuljetusyritykset (42 %), kuluttajat/kansalaiset (14 %), viranomaiset (13 %), rakennusala (7 %), julkisen liikenteen järjestöt (4 %) ja tietullipalvelujen/-ratkaisujen tarjoajat (4 %).

- 2) Tiettyjen sidosryhmien ja asiantuntijoiden kohdennettua kuulemista jatkettiin koko vaikutustenarviointiprosessin ajan, ja siihen sisältyi:

- a) komission syys-lokakuussa 2015 järjestämä sarja teemakohtaisia seminaareja sidosryhmien ja jäsenvaltioiden kanssa;
- b) 19. huhtikuuta 2016 järjestetty tieliikennealoitteita käsittelevä konferenssi;
- c) 21 sidosryhmien edustajien haastattelua; haastateltavat valittiin erityisten tietotarpeiden perusteella, ja haastattelut toteutti vaikutustenarvioinnin taustaselvityksen tehnyt toimeksisaaja.

Tiivistelmä saaduista vastauksista ja tulosten käytöstä

Yleistä tukea annettiin toimenpiteille, joilla pyritään kannustamaan polttoainetehokkaiden ajoneuvojen käyttöä, mutta vähemmän tuettiin tämän toteuttamista tiemaksuja porrastamalla. Monet EU:n ulkopuolisista maista tulevat haastatellut tukivat hiilidioksidipäästöihin perustuvan porrastuksen käyttöönottoa ja Euro-päästoluokkaan perustuvan porrastuksen poistamista käytöstä. Hiilidioksidipäästöihin perustuvien maksujen tuloneutraali porrastus ei herättänyt ilmeistä vastustusta, vaikkakin sen lyhyen aikavälin toteutettavuutta on epäilty.

Teiden laadun varmistamiseen tähtäävien mahdollisten toimenpiteiden osalta esiintyi merkille pantava ero 1) julkisessa verkkokuulemisessa esitettyjen näkemysten ja useimpien haastateltujen sidosryhmien edustajien näkemysten ja 2) haastateltujen jäsenvaltioiden edustajien näkemysten välillä. Suurin osa ensimmäiseen ryhmään kuuluvista vastaajista tuki yleisesti tieinfrastruktuurin laadun varmistamiseen tähtääviä toimenpiteitä. Jäsenvaltiot sen sijaan eivät juurikaan tukenet tällaisia toimenpiteitä.

Jäsenvaltioiden ja muiden sidosryhmien näkemykset eroavat myös syrjinnän välttämiseen ja tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseen tähtäävien mahdollisten toimenpiteiden osalta. Julkisen verkkokuulemisen vastaajat tukivat voimakkaasti ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteiden soveltamista sekä sitä, että EU varmistaa vinjettien oikeasuhteiset hinnat. Monet muut vastaajat ja EU:n ulkopuolisista maista tulevat haastatellut tukivat aikaperusteisten käyttömaksujen poistamista, jotta maksut perustuisivat ainoastaan matkaan. Jäsenvaltioiden näkemykset kuitenkin jakautuivat sen suhteen, tarvitaanko tässä suhteessa jatkotoimia.

Tehokkaan liikennejärjestelmän varmistamisen osalta suurin osa julkisen verkkokyselyn vastaajista katsoi, että ratkaisujen löytäminen ruuhkiin pitäisi jättää jäsenvaltioiden tehtäväksi. Ruuhkamaksujen osalta suosituin mielipide oli se, että niitä pitäisi soveltaa kaikkiin ajoneuvoihin. Ruuhkamaksujen soveltamista kaikkiin ajoneuvoihin eikä vain raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin korostivat ne vastaajat, jotka tukivat ruuhkamaksuja yleensäkin. Jäsenvaltiot kannattivat yleensä suurempaa joustavuutta.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ongelmanmäärittely perustui arviointeihin, joissa käytettiin osittain ulkopuolista asiantuntemusta (*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Update of the Handbook on external costs of transport*⁷), jota täydennettiin lisäselvityksillä.

Ulkopuolinen toimeksisaaja teki vaikutustenarviointia varten taustaselvityksen⁸, joka valmistui huhtikuussa 2017.

- **Vaikutustenarviointi**

Aloitteesta on tehty vaikutustenarviointi, joka on saanut sääntelyntarkastelulautakunnalta myönteisen lausunnon, tietyin varauksin. Lautakunta antoi suosituksia, joissa pyydettiin

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en*

⁸ Ricardo et al. (2017), *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC*.

parempia perusteluja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen liittyvälle tavoitteelle sekä selvennyksiä seuraaviin kysymyksiin:

- tiemaksutulojen eriytetty käsittely,
- nykyisen lainsäädännön puutteet,
- tiettyjen vaihtoehtojen hylkääminen ja
- odotetut vaikutukset.

Huomautukset on otettu huomioon tarkistetussa vaikutustenarvioinnissa, jossa annetaan enemmän yksityiskohtaisia tietoja ja selityksiä, kuten vaikutustenarviointiraportin liitteessä I esitetään. Muista mukautuksista voidaan mainita seuraavat edellä mainittujen kysymysten huomioon ottamiseksi tehdyt muutokset:

- Ongelman määrittelyyn ja ongelman taustasyiden kuvakseen lisättiin selitykset täydentävyydestä muihin ympäristömaksuihin/-veroihin ja hiilidioksidinormeihin nähden. Vaikka muut välineet ovat saattaneet olla toimivia, ne eivät ole olleet riittäviä liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi siinä määrin kuin EU:n sitoumukset edellyttävät.
- Liitteeseen, jossa kuvataan säilytettyjä toimintapoliittisia toimenpiteitä, on lisätty selitykset vapaaehtoisesta ruuhkamaksusta saatavien tulojen eriytetyn käsittelyn syistä. Yksi tärkeimmistä syistä liittyy hyväksyttävyyteen ja tasapuolisuuteen sekä tavoitteeseen kumota maksun mahdollinen regressiivinen vaikutus.
- Voimassa olevan lainsäädännön arvioinnin ja täytäntöönpanon sekä ongelman taustasyiden kuvaukseen lisättiin selitys, jossa viitataan nimenomaisesti lainsäädännön asemaan ja sen puutteisiin.
- Pakollisia tiemaksuja ja tulojen yleistä korvamerkintää koskevien toimenpiteiden hylkäämisen syitä täydennettiin uusilla tiedoilla.
- Asiaa koskeviin kohtiin lisättiin yksityiskohtaisempi kuvaus odotetuista vaikutuksista hiilidioksidipäästöihin, asianomaisiin jäsenvaltioihin sekä sääntelyn yksinkertaistamiseen.

Arvioinnissa tarkasteltiin neljää toimintavaihtoehtoa, joissa sääntelyn taso kasvaa siten, että peräkkäiset vaihtoehdot 1–4 rakentuvat aina edellisiin vaihtoehtoihin.

Toimintavaihtoehtoon 1 sisältyy lainsäädännön muutoksia, joilla saatetaan ajan tasalle ainoastaan jotkin direktiivin säännökset ja laajennetaan sen soveltamisala linja-autoihin, pakettiautoihin ja henkilöautoihin, jotta kaikkiin havaittuihin ongelmiin voidaan puuttua. Muutokset koskevat poikkeuksien poistamista, raportointivaatimusten ajantasaistamista ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen enimmäisarvoja sekä ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja koskevien vaatimusten yksinkertaistamista. Vaihtoehtoon sisältyy myös kevyiltä ajoneuvoilta perittäviä maksuja koskevien syrjimättömyys- ja suhteellisuusvaatimusten lisääminen direktiiviin.

Toimintavaihtoehdossa 2 keskitytään hiilidioksidipäästöihin, ja siihen sisältyy raskaiden ajoneuvojen aikaperusteisten maksujen poistaminen käytöstä. Tähän vaihtoehtoon sisältyy raskaiden ajoneuvojen infrastruktuurimaksujen porrastaminen hiilidioksidipäästöjen perusteella ja nykyisen Euro-päästöluokkiin perustuvan porrastuksen poistaminen.

Toimintavaihtoehtoon 3 (alavaihtoehdot a ja b) sisältyy kevyitä ajoneuvoja koskevia lisätoimenpiteitä, joissa puututaan kaupunkien välisiin ruuhkiin sekä kaikkien ajoneuvojen hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöihin (vaihtoehto 3b). Toimintavaihtoehdossa 4 ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista tulisi pakollisia raskaille ajoneuvoille, ja kaikkien ajoneuvojen osalta poistettaisiin asteittain mahdollisuus soveltaa aikapohjaisia maksuja, jolloin mahdollisia olisivat enää ainoastaan matkaperusteiset maksut.

Kun oletetaan, että nykyiset aikaperusteiset maksujärjestelmät korvataan matkaperusteisilla järjestelmillä toimintavaihtoehtoissa 2–4 (vaihtoehtoisesti jäsenvaltiot voivat olla perimättä maksuja), vaikutustenarviointi osoitti selvästi, että toimintavaihtoehto 4 oli tehokkain, mutta sen hyödyt tulisivat suurimmin kustannuksin. Toimintavaihtoehto 1 edistäisi tavoitteiden saavuttamista vain hyvin rajallisesti, joskin lähes ilman kustannuksia. Toimintavaihtoehtoissa 2 ja 3 taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset ovat paremmin tasapainossa, ja tulokset saavutettaisiin kohtuullisin kustannuksin.

Vaikutustenarvioinnissa parhaana vaihtoehtona pidettiin toimintavaihtoehtoa 3b eli alavaihtoehtoa, johon sisältyy kevyiden ajoneuvojen maksujen porrastus hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöjen mukaan. Sitä voitaisiin mahdollisesti täydentää vaatimuksella, jonka mukaan raskailta ajoneuvoilta olisi perittävä ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja ainakin osassa verkkoa ja kevyiden ajoneuvojen aikaperusteiset maksut olisi poistettava riittävän pitkän ajan kuluessa. Nämä toimenpiteet on sisällytetty tähän ehdotukseen, joka sijoittuu siis toimintavaihtoehtojen 3b ja 4 väliin, mutta lähemmäs vaihtoehtoa 4.

Toimintavaihtoehdot 3b ja 4 vähentäisivät ruuhkien aiheuttamia kustannuksia 2,5–6 prosenttia eli 9–22 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä, kasvattaisivat tietullituloja 10–63 miljardilla eurolla vuodessa ja auttaisivat kasvattamaan tieinvestointeja 25–260 prosentilla lähtötasoon verrattuna.

Ne vähentäisivät merkittävästi tieliikenteen hiilidioksidi-, NO_x- ja hiukkaspäästöjä. Tästä aiheutuisi kansanterveyteen myönteinen vaikutus, joka on suhteessa ilmansaasteiden vähennykseen, ja se vähentäisi ilmansaasteisiin ja onnettomuuksiin liittyviä kustannuksia 370 miljoonalla – 1,56 miljardilla eurolla vuoteen 2030 mennessä, nykyarvona ilmaistuna.

Toimintavaihtoehdot 3b ja 4 mahdollistaisivat 62 000 – 152 000 uuden työpaikan luomisen, jos vain 30 prosenttia kasvaneista tietullituloista investoidaan takaisin teiden kunnossapitoon. Kaikki vaihtoehdot edistäisivät lisäksi EU:n kansalaisten tasapuolista kohtelua puolittamalla lyhytaikaisten vinjettien hinnan.

Toimintavaihtoehto 3 (a ja b) kasvattaisi tavaraliikenteen kuljetuskustannuksia 1,1 prosenttia, kun taas matkustajaliikenteen kustannukset säilyisivät ennallaan. Toimintavaihtoehdossa 4 matkustaja- ja tavaraliikenteen kustannukset voisivat kasvaa 1,3–2,0 prosenttia riippuen siitä, kuinka laajasti matkaperusteiset maksut otetaan käyttöön jäsenvaltioissa (mahdollisesti myös niissä jäsenvaltioissa, joissa ei nykyisin peritä maksuja tietyiltä ajoneuvoluokilta). Viranomaisten olisi katettava uusien tietullijärjestelmien käyttöönotosta tai nykyisten järjestelmien laajentamisesta aiheutuvat kustannukset, jotka olisivat kaikissa asianomaisissa jäsenvaltioissa yhteensä 2–3,7 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä. Tiemaksujen laajentaminen uusiin verkon osiin ja uusiin käyttäjäryhmiin kasvattaisi säännösten noudattamisesta tienkäyttäjille aiheutuvia kustannuksia 198–850 miljoonalla eurolla vuodessa vuodesta 2025 eteenpäin.

Vaikutukset pk-yrityksiin, mukaan lukien koko maanteiden tavaraliikennesektori, olisivat rajalliset, sillä tiemaksut muodostavat vain pienen osan kuljetusten kokonaiskustannuksista. Mahdollinen kustannusnousu joko siirretään asiakkaille (rahtaaajille) tai se voidaan korvata veronalennuksilla, jotka mahdollistetaan direktiivin ajoneuvoveroihin liittyvän II luvun muutoksella. Kuluttajahinnat nousisivat keskimäärin vain 0,1 prosenttia, vaikka 100 prosenttia kustannuksista siirrettäisiin asiakkaille.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Aloite kasvattaisi sääntelystä aiheutuvia kustannuksia, kun siirrytään matkaperusteisiin tietulleihin, samoin kuin säännösten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia monille markkinatoimijoille, mutta näiden kustannusten vastapainoksi tulot kasvaisivat (jäsenvaltiot ja tietullioperaattorit), teiden laatu paranisi ja matka-ajat olisivat paremmin ennakoitavia (teiden käyttäjät), kielteiset ympäristö- ja terveysvaikutukset vähenisivät (kansalaiset) ja yhteiskunnalle aiheutuvat ulkoiset kustannukset pienenisivät (veronmaksajat).

Tämä ehdotus parantaa sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta, kun tiemaksuja koskevia vaatimuksia yksinkertaistetaan ja päivitetään siten, että ne vastaavat tarkoitustaan, eli kun

- raskaiden ajoneuvojen vanhentunut Euro-luokkiin perustuva porrastusjärjestelmä korvataan toimivammalla hiilidioksidipäästöihin perustuvalla maksujen porrastuksella,
- ilmansaasteiden ja melun ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen soveltamista yksinkertaistetaan (eli parempi väline kuin Euro-luokkaan perustuva porrastus) sallimalla päivitettyjen viitearvojen käyttö ilman laskelmien tekemistä,
- korotusten soveltamista yksinkertaistetaan ja päivitetään ja ruuhkamaksujen soveltamista helpotetaan.

Yksinkertaistaminen koskee lähinnä kansallisia viranomaisia eikä niinkään yrityksiä. Näihin muutoksiin liittyy kuitenkin edellä mainittu erillinen ehdotus, jossa sallitaan käyttöverojen alentaminen. Tämä mahdollistaisi liikenteenharjoittajiin (pk-yrityksiin) kohdistuvan taakan keventämisen. Tienkäyttäjille, mukaan lukien kansalaiset ja yritykset, aiheutuvat kokonaiskustannukset todennäköisesti kasvavat, joskin vain vähän.

Aloitteella odotetaan olevan vähäinen myönteinen vaikutus kilpailukykyyn johtuen maksujen porrastamisesta hiilidioksidipäästöjen mukaan. Tämä johtaa vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen hieman nopeampaan käyttöönottoon, mikä edistää innovointia. Ruuhkamaksujen laajempi käyttöönotto hyödyttäisi yritysten kilpailukykyä, erityisesti niiden, jotka harjoittavat oikea-aikaista tuotantoa.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

• Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Vaikutustenarviointiraportissa luetellaan seitsemän keskeistä indikaattoria, joita käytetään poliittisten päätavoitteiden suhteen saavutetun edistymisen seurannassa: raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen kehitys; maksullisen tieinfrastruktuurin tila; tienkäyttäjien sosiaalisten kustannusten oikeasuhteisuus ja kattavuus; ja ruuhkautumisaste EU:n kaupunkien välisessä verkossa.

Lainsäädännön vaikutuksia olisi arvioitava perinpohjaisesti, kun kaikki muutokset on toteutettu. Tällainen arviointi olisi asianmukaista toteuttaa viiden vuoden kuluttua siitä, kun uutta kehystä aletaan soveltaa kokonaisuudessaan. Välivaiheiden vaikutuksia voitaisiin arvioida aikaisemmin.

Ehdotuksiin sisältyy erityisiä jäsenvaltioiden raportointivaatimuksia, jotka liittyvät tiemaksuista saataviin tuloihin ja niiden käyttöön sekä maksullisten teiden laatuun.

• Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)

Kun otetaan huomioon ehdotuksen soveltamisala ja se, että sillä ainoastaan muutetaan direktiiviä 1999/62/EY, jonka kaikki jäsenvaltiot ovat siirtäneet kokonaisuudessaan kansalliseen lainsäädäntöön, ei vaikuta olevan perusteltua tai oikeasuhteista vaatia selittäviä asiakirjoja.

• Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Direktiivin nimi muutetaan vastaamaan sen laajennettua soveltamisalaa.

1 artikla – *Kohde ja soveltamisala*

Artiklaa muutetaan siten, että tietulleja ja käyttäjämaksuja koskevien sääntöjen soveltamisalaan lisätään raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen lisäksi muut ajoneuvot. Tämän perusteena on tarve puuttua useisiin ongelmiin, jotka eivät liity ainoastaan tai pääasiassa raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin.

2 artikla – *Määritelmät*

Seuraavia määritelmiä muutetaan:

- 'Euroopan laajuinen tieverkko': määritelmä saatetaan vastaamaan asetuksen (EU) N:o 1315/2013 tarkistetuissa TEN-T-suuntaviivoissa esitettyä käytäviin perustuvaa lähestymistapaa;
- 'tietulli': määritelmän sanamuotoa muutetaan, jotta voidaan ottaa huomioon 7 da artiklassa säädetty mahdollisuus säätää ruuhkamaksuista;
- 'ajoneuvo': ehdotettu uusi määritelmä kattaa kaikki raskaat ajoneuvot ja kaikki kevyet ajoneuvot, eli nykyisten yli 3,5 tonnin painosten tavarankuljetusajoneuvojen lisäksi henkilöautot, pienoisbussit ja pakettiautot sekä linja-autot;
- '[tietty EURO-luokka]-ajoneuvo' ja 'ajoneuvotyyppi': määritelmän sanamuotoa muutetaan siten, että siihen sisältyvät linja-autot.

Artiklaan lisätään määritelmät 'ruuhka', 'ruuhkamaksu' ja 'liikenteenharjoittaja', erilaisten ajoneuvotyyppien määritelmät, mukaan lukien 'päästöttömät ajoneuvot', sekä 'merkittävästi

muutettu tietullijärjestely'. Tarkoituksena on parantaa joidenkin käsitteiden oikeudellista selkeyttä ja määritellä tarkemmin eräiden säännösten soveltamisala.

Määritelmä 'painotettu keskimääräinen ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu' poistetaan, koska sen laskemista koskeva vaatimus poistetaan.

7 artikla – *Tietullit ja käyttäjämaksut*

Artiklan 1 kohta jaetaan kahdeksi kohdaksi, jotta voidaan erottaa toisistaan pääasiassa kansainväliseen liikenteeseen käytetyt verkot (Euroopan laajuinen tieverkko ja moottoritiet) ja muut tiet. Ehdotuksen mukaan syrjimättömyyttä, maksujen oikeasuhteisuutta sekä tietullien ja käyttäjämaksujen keräämistä ja maksamista koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös muihin teihin.

Jotta voitaisiin edistyä ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteiden soveltamisessa ja vähentää asteittain eri maksujärjestelmien välisiä eroja, artiklaan lisätään 6 ja 7 kohta, joiden tarkoituksena on lopettaa vaiheittain aikaperusteisten maksujen (vinjettien) käyttö kansainväliseen liikenteeseen käytetyissä verkoissa ensin raskaissa tavarankuljetusajoneuvoissa ja linja-autoissa ja myöhemmin henkilöautoissa ja pakettiautoissa. Ehdotetut määräajat jättävät jäsenvaltioille riittävästi aikaa mukauttaa maksujärjestelmiään, jos se on tarpeen. Raskaiden ajoneuvojen ja kevyiden ajoneuvojen erilainen kohtelu on perusteltua, koska niiden vaikutus infrastruktuuriin on erilainen ja koska maksujen periminen kevyiltä ajoneuvoilta ei ole kehittynyt yhtä pitkälle.

Liikenteenharjoittajien tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi artiklaan lisätään 9 kohta, jossa poistetaan mahdollisuus vapauttaa tiemaksuista alle 12 tonnin painoiset raskaat tavarankuljetusajoneuvot ja jossa kaikkien maksujärjestelmien soveltamisala ulotetaan linja-autoihin. Viimeksi mainittu on perusteltua, koska linja-autojen vaikutus teihin vastaa muiden raskaiden ajoneuvojen vaikutusta.

7 a artikla – *Käyttäjämaksut: oikeasuhteisuus ja tasapuolinen kohtelu*

Direktiivin 7 a artiklassa määritellään enimmäisrajat käyttäjämaksuille ja vuotuisten ja lyhyempikestoisten vinjettien suhteelliselle hintaerolle. Tältä osin ehdotetaan seuraavia muutoksia.

Artiklan 1 kohta jaetaan kahdeksi kohdaksi sen tarkentamiseksi, että voimassa olevia vaatimuksia sovelletaan raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin ja linja-autoihin.

Uusi 3 kohta koskee henkilöautoja, ja siinä määritellään vuotuisten ja lyhyempikestoisten vinjettien suhteellisen hintaeron enimmäisrajat, jotka vastaavat käyttötapoja ja perustuvat saatavilla olevaan dataan⁹. Siinä vahvistetaan myös määräaika, johon mennessä olemassa olevat vinjettijärjestelmät on mukautettava. Artiklan 4 kohdassa käsitellään samaa kysymystä pienoissbussien ja pakettiautojen osalta.

7 c artikla – *Ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut*

⁹ Ks. vaikutustustenarviointi sekä Booz & Co. (2012), *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

Artiklan 1 kohdan osalta ehdotetaan, että käyttöön otetaan viitearvot enimmäisarvojen sijaan (viitearvot esitetään liitteessä III b). Artiklaan lisätään 5 kohta, jossa edellytetään ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen soveltamista ainakin maksullisen verkon niissä osissa, joissa raskaan liikenteen aiheuttama ilman pilaantuminen ja melu on merkittävintä, esim. altistuvan väestön määrän vuoksi.

7 da artikla – *Ruuhkamaksut*

Uudessa 7 da artiklassa mahdollistetaan ruuhkamaksujen soveltaminen – infrastruktuurimaksun lisäksi – jotta kaupunkien välisten ruuhkien ongelmaan voidaan puuttua tehokkaasti. Jotta ei syrjittäisi minkään ajoneuvoluokan käyttäjiä, tällaista ruuhkamaksua on sovellettava kaikkiin ajoneuvoluokkiin oikeasuhteisella ja tasapuolisella tavalla. Maksun enimmäistasot ja ajoneuvojen väliset vastaavuuskertoimet määritellään liitteissä V ja VI.

7 f artikla – *Korotukset*

Ehdotuksessa esitetään, että korotusmahdollisuutta voitaisiin soveltaa muuallakin kuin vuoristoalueilla samalla kun muut korotusten soveltamista koskevat voimassa olevat ehdot säilytetään ennallaan (säännölliset ruuhkat tai merkittävät ympäristövahingot ja tulojen investoiminen TEN-T-hankkeeseen). Artiklan 4 kohta poistetaan, koska se ei ole edesauttanut ensisijaisten hankkeiden rahoittamista mutta voi haitata ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen soveltamista. Koska sekä korotuksilla että ruuhkamaksuilla on tarkoitus puuttua ruuhkiin, ne eivät saisi kumuloitua (5 kohta).

7 g artikla – *Maksujen porrastaminen, erityisesti raskaiden ajoneuvojen osalta*

Ajoneuvon Euro-päästöluokkaan perustuva maksujen porrastus ehdotetaan poistettavaksi. Artiklaan lisätään uusi 4 kohta, jonka mukaan käyttöön otetaan raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin perustuva infrastruktuurimaksujen porrastus mahdollisimman pian sen jälkeen, kun tarvittavat sertifioidut hiilidioksidipäästötiedot tulevat saataville. Kun näitä säännöksiä aletaan soveltaa, ne kannustavat käyttämään vähäpäästöisimpiä ja tehokkaimpia raskaita ajoneuvoja.

Koska ruuhkamaksuja ehdotetaan säänneltävän erikseen (uusi 7 da artikla, ks. edellä), ehdotetaan myös, että poistetaan mahdollisuus porrastaa maksuja tuloneutraalisti kellonajan, viikonpäivän tai vuodenajan mukaan (ks. 1 kohdan, entisen 3 kohdan, muutos).

7 ga artikla – *Kevyiden ajoneuvojen maksujen porrastaminen*

Uudessa 7 ga artiklassa määritellään säännöt, jotka koskevat henkilöautojen, pienoisbussien ja pakettiautojen tietullien ja käyttäjämaksujen porrastamista ajoneuvon ympäristöominaisuuksien mukaan. Porrastuksen on perustuttava sekä hiilidioksidin että ilman epäpuhtauksien päästöihin, kuten liitteessä VII tarkennetaan. Tämän säännöksen pitäisi kannustaa vähäpäästöisempien ja tehokkaampien ajoneuvojen käyttöön.

7 h artikla – *Ilmoitukset*

Artiklan 3 kohtaa ehdotetaan muutettavan siten, että komissiolle tehtävää ennakkoilmoitusta suunnitellusta ulkoisiin kustannuksiin perustuvasta maksusta yksinkertaistetaan rajaamalla annettavat tiedot perustekijöihin. Ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun käyttöönoton helpottamiseksi ehdotetaan, että komission ennakkopäätöstä koskeva 4 kohta poistetaan.

7 j artikla – Tietullien ja käyttäjämaksujen kerääminen ja maksaminen

Artiklan 3 ja 4 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi viittaus ruuhkamaksuihin sen varmistamiseksi, että kaikki mahdolliset maksut kerätään ja maksetaan yhdenmukaisesti.

7 k artikla – Korvaukset

Mahdollisuus myöntää korvauksia ehdotetaan rajoitettavan tapaukseen, jossa käyttöön otetaan tietullit (eikä käyttäjämaksuja). Näin pyritään poistamaan mahdollisuus ulkomaalaisten käyttäjien syrjintään.

9 artikla – Tulojen käyttö

Uudessa 3 kohdassa edellytetään, että ruuhkamaksuista saatavat tulot käytetään ruuhkaongelmien ratkaisemiseen, esim. tukemalla vaihtoehtoisia liikenneratkaisuja tai poistamalla pullonkauloja.

10 a artikla

Artiklan 1 kohtaan ehdotetaan muutosta, jotta uudelleentarkastelulauseke voidaan saattaa ajan tasalle ja se olisi linjassa yksinkertaistetun liitteen III b kanssa.

11 artikla – Raportointi

Artiklan 1 kohtaa muutetaan tietulleja, tullituloja ja tulojen käyttöä koskevien raportointivaatimusten päivittämiseksi siten, että niihin sisältyvät myös maksullisten teiden laatua koskevat tiedot. Artiklasta poistetaan nykyinen 2 kohdan e alakohta ja siihen lisätään uudet kohdat e–i, joissa annettaviin tietoihin lisätään tiedot ruuhkamaksuista saatavista tuloista, tiemaksuista saatavista kokonaistuloista ja näiden tulojen käytöstä sekä arviointi teiden kunnossapidosta ja ruuhkautumisasteesta. Uudessa 3 kohdassa määritellään vähimmäisjoukko maksullisten teiden laadun arviointiin liittyviä indikaattoreita. Uudessa 4 ja 5 kohdassa komissiolle annetaan mahdollisuus määritellä yhdenmukaistettuja indikaattoreita täytäntöönpanosäädöksellä ja raportoida näiden indikaattoreiden soveltamisesta jäsenvaltioissa.

Liitteet

Liitteessä 0 olevasta 3 kohdasta ehdotetaan poistettavaksi viittaus EYA-ajoneuvoihin ja siihen ehdotetaan lisättäväksi taulukko, jossa esitetään Euro VI -päästörajat. Tarkoituksena on ottaa huomioon asetus (EY) N:o 595/2009.

Liitteeseen III ehdotetut muutokset vastaavat linja-autojen lisäämistä direktiivin soveltamisalaan.

Liitteessä III a oleva 2, 3 ja 4 kohta ehdotetaan rajattaviksi tapauksiin, joissa jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä III b määriteltyjä viitearvoja korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja. Eräät 4.2 kohdan säännökset saatetaan ajan tasalle moottoriajoneuvojen melutasosta hiljattain annetun lainsäädännön huomioon ottamiseksi.

Liitteessä III b ehdotetaan, että ilman pilaantumiseen ja meluun liittyvien painotettujen keskimääräisten ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen enimmäismäärät korvataan ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen viitearvoilla, joihin sisältyvät sekä raskaiden

tavarankuljetusajoneuvojen (taulukko 1) että linja-autojen (taulukko 2) aiheuttaman ilman pilaantumisen ja melun kustannukset. Arvojen laskennassa on käytetty asiakirjaa *Update of the Handbook on External Costs of Transport*¹⁰. Arvot voidaan kertoa kahdella vuoristoalueiden lisäksi myös taajamien ympärillä.

Liitteessä IV ehdotetaan, että ajoneuvoyhdistelmiä koskevaan taulukkoon lisätään viittaus 7-akselisiin ja 8- tai 9-akselisiin yhdistelmiin.

Ehdotettuun 7 da artiklaan (ruuhkamaksut) liittyvässä uudessa liitteessä V esitetään ruuhkamaksun perimistä koskevat vähimmäisvaatimukset, myös siltä osin, mihin verkon osiin ja minä ajanjaksoina niitä sovelletaan. Tiet luokitellaan suurkaupunkialueiden teihin ja muihin teihin, jotta tiheämmin tai harvemmin asutetut alueet voidaan erottaa toisistaan. Tasapuolisen ja oikeasuhteisen hinnoittelun varmistamiseksi eri ajoneuvoluokille määritellään vastaavuuskertoimet. Liitteen 2 kohdassa edellytetään, että maksut lasketaan läpinäkyvällä tavalla ja että ajoneuvoluokakohtaiset määrät ja sovellettavat ajanjaksot kullakin kyseessä olevaa tien osalla ovat julkisesti saatavilla ja niitä tarkistetaan säännöllisesti, jotta järjestelmä säilyy tehokkaana.

Uudessa liitteessä VI, joka sekin liittyy 7 da artiklaan, rajoitetaan ruuhkamaksun kilometrikohtaista määrää asiakirjassa *Update of the Handbook on External Costs of Transport* esitettyjen ruuhkiin liittyvien rajakustannusten pohjalta.

Uusi liite VII liittyy ehdotettuun 7 ga artiklaan, joka koskee kevyiden ajoneuvojen tietullien ja käyttäjämaksujen porrastamista ympäristöominaisuuksien perusteella, ja siinä määritellään päästöluokat tällaista porrastamista varten. Liitteessä viitataan hiilidioksidipäästöihin ja ilman epäpuhtauksien päästöihin ottaen huomioon EU:n laajuiset normit ja viimeisimmät ja tarkimmat mittausmenetelmät.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹¹,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komissio asetti 28 päivänä maaliskuuta 2011 julkaisemassaan valkoisessa kirjassa¹³ tavoitteeksi siirtymisen kohti ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa”-periaatteiden täysimittaista soveltamista tulojen luomiseksi ja tulevien liikenneinvestointien rahoituksen varmistamiseksi, mutta tavoitteen saavuttamisessa on edistytty hitaasti ja tieinfrastruktuurin käyttömaksujen periminen on edelleen epäyhtenäistä unionissa.
- (2) Komissio ilmoitti vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevasta eurooppalaisesta strategiasta antamassaan tiedonannossa¹⁴ aikovansa ehdottaa raskaiden ajoneuvojen tietulleja koskevan direktiivin muuttamista, jotta maksuja voitaisiin periä porrastetusti myös hiilidioksidipäästöjen perusteella ja jotta eräiden direktiivin periaatteiden soveltaminen voitaisiin laajentaa linja-autoihin sekä henkilöautoihin ja pakettiautoihin.
- (3) Kaikilla raskailta ajoneuvoilla on merkittävä vaikutus tieinfrastruktuuriin ja ilman pilaantumiseen, kun taas kevyet ajoneuvot aiheuttavat suurimman osan tieliikenteen päästöihin ja ruuhkiin liittyvistä kielteisistä sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista. Tasapuolisen kohtelun ja terveen kilpailun vuoksi olisi varmistettava, että ajoneuvot, jotka eivät tähän mennessä ole kuuluneet Euroopan parlamentin ja neuvoston

¹¹ EUVL C , , s. .¹² EUVL C , , s. .¹³ Valkoinen kirja ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”, 28.3.2011, COM(2011) 144 final.¹⁴ COM(2016) 501 final.

direktiivissä 1999/62/EY¹⁵ vahvistetun tietulleja ja käyttäjämaksuja koskevan kehyksen piiriin, sisällytetään tähän kehykseen. Mainitun direktiivin soveltamisala olisi siksi laajennettava koskemaan tavarankuljetusajoneuvojen lisäksi myös muita raskaita ajoneuvoja sekä kevyitä ajoneuvoja, mukaan lukien henkilöautot.

- (4) Aikaperusteiset käyttäjämaksut eivät perusluonteensa vuoksi heijasta tarkasti tosiasiallisesti aiheutuneita infrastruktuurikustannuksia, ja samasta syystä ne eivät ole tehokkaita, kun pyritään edistämään vähäpäästöisempää ja tehokkaampaa liikennettä tai vähentämään ruuhkia. Siksi ne olisi asteittain korvattava matkaperusteisilla maksuilla, jotka ovat tasapuolisempia, tehokkaampia ja toimivampia.
- (5) Jotta voidaan varmistaa, että käyttäjät hyväksyvät tulevat tiemaksujärjestelmät, jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus ottaa käyttöön asianmukaisia järjestelmiä maksujen keräämiseksi osana laajempaa liikkuvuuspalvelujen kokonaisuutta. Näillä järjestelmillä olisi varmistettava infrastruktuurikustannusten tasapuolinen jakautuminen, ja niiden olisi vastattava ”saastuttaja maksaa” -periaatetta. Tällaisen järjestelmän käyttöön ottavien jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että siinä noudatetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/52/EY¹⁶ säännöksiä.
- (6) Samoin kuin raskaiden ajoneuvojen tapauksessa, myös kevyiden ajoneuvojen osalta on tärkeää varmistaa, että sovelletut aikaperusteiset maksut ovat oikeasuhteisia, myös alle vuoden pituisina käyttöaikoina. Tältä osin huomioon on otettava se, että kevyiden ajoneuvojen käyttötapa poikkeaa raskaiden ajoneuvojen käyttötavasta. Oikeasuhteiset aikaperusteiset maksut voitaisiin laskea matkojen vaihtelua koskevien saatavilla olevien tietojen perusteella.
- (7) Direktiivin 1999/62/EY mukaan ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu voidaan asettaa tasolle, joka on lähellä kyseessä olevan ajoneuvon käytön sosiaalisia rajakustannuksia. Tämä menetelmä on osoittautunut tasapuolisimmaksi ja tehokkaimmaksi tavaksi ottaa huomioon raskaiden ajoneuvojen aiheuttaman ilman pilaantumisen ja melun kielteiset ympäristö- ja terveysvaikutukset, ja se varmistaisi, että raskaat ajoneuvot osallistuvat oikeudenmukaisella osuudella EU:n ilmanlaatonormien¹⁷ ja mahdollisesti sovellettavien melurajojen tai -tavoitteiden noudattamiseen. Siksi tällaisten maksujen soveltamista olisi helpotettava.
- (8) 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.
- (9) Infrastruktuurimaksujen porrastaminen Euro-päästöluokan perusteella on edistänyt vähäpäästöisempien ajoneuvojen käyttöä. Ajoneuvokannan uusiutuessa on kuitenkin odotettavissa, että maksujen porrastaminen tällä perusteella kaupunkien välisessä verkossa ei enää toimi vuoden 2020 loppuun mennessä, ja se olisi siksi poistettava käytöstä kyseiseen ajankohtaan mennessä. Samasta ajankohdasta alkaen ulkoisiin

¹⁵ 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).

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/52/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä (EUVL L 166, 30.4.2004, s. 124).

¹⁷ 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).

kustannuksiin perustuvia maksuja olisi sovellettava järjestelmällisemmin kohdennettuna keinona kattaa ulkoiset kustannukset tilanteissa, joissa sillä on suurin merkitys.

- (10) Raskaiden ajoneuvojen osuus hiilidioksidipäästöistä on kasvussa. Infrastruktuurimaksujen porrastaminen näiden päästöjen perusteella voi edistää parannuksia tällä alalla, ja se olisi siksi otettava käyttöön.
- (11) Kevyet ajoneuvot tuottavat kaksi kolmasosaa tieliikenteen kielteisistä ympäristö- ja terveysvaikutuksista. Siksi on tärkeää tarjota kannustimia kaikkein vähäpäästöisimpien ja polttoainetehokkaimpien ajoneuvojen käytölle porrastamalla tiemaksut komission asetuksessa (EU) 2016/427¹⁸, komission asetuksessa (EU) 2016/646¹⁹ ja komission asetuksessa (EU) 2017/xxx²⁰ määriteltyjen vaatimustenmukaisuuden tunnuslukujen perusteella.
- (12) Kaikkein vähäpäästöisimpien ja tehokkaimpien ajoneuvojen käytön edistämiseksi jäsenvaltioiden olisi sovellettava tällaisiin ajoneuvoihin merkittävästi alennettuja tietulleja ja käyttäjämaksuja.
- (13) Liikennerruuhkien, joihin kaikki ajoneuvot vaikuttavat erisuuruisesti, aiheuttamat kustannukset vastaavat noin 1 prosenttia BKT:sta. Merkittävä osa näistä kustannuksista aiheutuu kaupunkien välisistä ruuhkista. Siksi olisi sallittava erityinen ruuhkamaksu sillä edellytyksellä, että sitä sovelletaan kaikkiin ajoneuvoluokkiin. Jotta maksu olisi tehokas ja oikeasuhteinen, se olisi laskettava ruuhkiin liittyvien rajakustannusten perusteella ja porrastettava paikan, ajankohdan ja ajoneuvoluokan mukaan. Jotta ruuhkamaksuilla olisi mahdollisimman suuri myönteinen vaikutus, niistä saatavat tulot olisi osoitettava hankkeisiin, joilla pyritään puuttumaan ongelman syihin.
- (14) Ruuhkamaksujen olisi vastattava suhteellisella tavalla niitä tosiasiallisia kustannuksia, joita kukin ajoneuvo aiheuttaa suoraan muille tienkäyttäjille ja välillisesti yhteiskunnalle yleensä. Jotta ruuhkamaksut eivät häiritse suhteettomasti ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta, ne olisi rajoitettava tiettyihin määriin, jotka vastaavat ruuhkiin liittyviä rajakustannuksia lähes täyden kapasiteetin olosuhteissa eli tilanteessa, jossa liikennemäärät lähenevät tien kapasiteettia.
- (15) Raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin sovellettava infrastruktuurimaksujen tuloneutraali porrastus ei toimi parhaalla mahdollisella tavalla ja se olisi poistettava käytöstä.
- (16) Infrastruktuurimaksuun lisättävät korotukset voisivat myös olla hyödyllinen väline, kun pyritään puuttumaan tiettyjen teiden käyttöön liittyviin huomattaviin ympärivahinkoihin tai ruuhkiin muuallakin kuin vuoristoalueilla. Siksi korotusten nykyinen rajoittaminen näille alueille olisi poistettava. Jotta voidaan välttää päällekkäisten maksujen periminen käyttäjiltä, korotuksia ei pitäisi sallia tieosuuksilla, joilla sovelletaan ruuhkamaksua.

¹⁸ Komission asetus (EU) 2016/427, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2016, asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta (EUVL L 82, 31.3.2016, s. 1).

¹⁹ Komission asetus (EU) 2016/646, annettu 20 päivänä huhtikuuta 2016, asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta (EUVL L 109, 26.4.2016, s. 1).

²⁰

- (17) Jos jäsenvaltio ottaa käyttöön tiemaksujärjestelmän, tästä myönnettävät korvaukset voivat tapauksesta riippuen johtaa ulkomaisten tienkäyttäjien syrjintään. Mahdollisuus myöntää korvaus tällaisessa tilanteessa olisi siksi rajoitettava tietulleihin, eikä korvauksia pitäisi enää olla saatavilla käyttäjämaksujen tapauksessa.
- (18) Jotta voitaisiin hyödyntää olemassa olevista tiemaksujärjestelmistä saatavia mahdollisia synergiaetuja toimintakustannusten alentamiseksi, komission olisi osallistuttava täysimääräisesti sellaisten jäsenvaltioiden väliseen yhteistyöhön, jotka aikovat ottaa käyttöön yhteisiä tiemaksujärjestelmiä.
- (19) Tiemaksut voivat tuoda käyttöön resursseja, jotka auttavat korkealaatuisen liikenneinfrastruktuurin kunnossapidon ja kehittämisen rahoittamisessa. Siksi on asianmukaista kannustaa jäsenvaltioita käyttämään tiemaksuista saatavia tuloja tähän tarkoitukseen ja edellyttää tätä varten, että ne raportoivat riittävällä tavalla näiden tulojen käytöstä. Tämän pitäisi erityisesti auttaa havaitsemaan mahdollisia rahoitusvajeita ja lisäämään tiemaksujen yleistä hyväksymistä.
- (20) Koska tämän direktiivin tavoitteena on erityisesti varmistaa, että muihin ajoneuvoihin kuin raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin sovellettavia kansallisia maksujärjestelmiä sovelletaan yhdenmukaisissa kehyksissä, joilla taataan yhdenmukainen kohtelu koko unionissa, jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tätä tavoitetta, vaan se voidaan liikenteen ja niiden ongelmien, joihin tällä direktiivillä on tarkoitus puuttua, rajat ylittävän luonteen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (21) On tarpeen varmistaa, että ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut vastaavat jatkossakin mahdollisimman tarkasti raskaiden ajoneuvojen aiheuttaman ilman pilaantumisen ja melun kustannuksia ilman, että maksujärjestelmästä tehdään liian monimutkainen, jotta kannustetaan kaikkein polttoainetehokkaimpien ajoneuvojen käyttöä ja jotta kannustimet säilyvät tehokkaina ja tiemaksujen porrastus pysyy ajan tasalla. Siksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat ulkoisten maksujen viitearvojen mukauttamista tieteen kehitykseen, raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin perustuvien infrastruktuurimaksujen tuloneutraalia porrastusta koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen määrittelyä ja kevyiden ajoneuvojen infrastruktuurimaksujen porrastamista koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen mukauttamista 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 sopimuksessa²¹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. 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.

²¹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

(22) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin asianomaisten säännösten yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tieverkkojen laadun arvioinnissa käytettävien yhdenmukaistettujen indikaattoreiden vahvistamista koskevien täytäntöönpanosäädösten hyväksymiseen olisi sovellettava neuvoa-antavaa menettelyä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²² mukaisesti.

(23) Direktiiviä 1999/62/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

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) raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajoneuvoveroihin,

b) ajoneuvoista kannettaviin tietulleihin ja käyttäjämaksuihin.

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

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

2 artikla

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

1) ’Euroopan laajuisella tieverkolla’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013* II luvun 3 jaksossa tarkoitettua ja mainitun asetuksen liitteessä I kartoin kuvattua maantieliikenneinfrastruktuuria;

2) ’rakennuskustannuksilla’ rakentamiseen liittyviä kustannuksia, mukaan luettuina tarvittaessa rahoituskustannukset, jotka koskevat jotain seuraavista:

a) uudet infrastruktuurit tai uudet infrastruktuuriparannukset, mukaan lukien merkittävät rakenteelliset kunnostukset;

b) enintään 30 vuotta ennen 10 päivää kesäkuuta 2008 valmistuneet infrastruktuurit tai infrastruktuuriparannukset, mukaan lukien merkittävät

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

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;

c) ennen 10 päivää kesäkuuta 2008 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 säädösten 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;

3) 'rahoituskustannuksilla' lainojen korkoja ja osakkeenomistajien rahoittamien pääomasijoitusten tuottoja;

4) 'merkittäville 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;

5) 'moottoritiellä' 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;

c) sen on erityisesti osoitettu olevan moottoritie;

6) 'tietullilla' tiettyä summaa, joka perustuu tiettyssä infrastruktuurissa kuljettuun matkaan ja ajoneuvotyyppiin ja jonka maksaminen antaa ajoneuvolle oikeuden infrastruktuurien käyttöön; tietulliin sisältyy infrastruktuurimaksu ja, tapauksen mukaan, ruuhkamaksu tai ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu tai molemmat;

7) 'infrastruktuurimaksulla' maksua, joka on tarkoitettu jäsenvaltiossa aiheutuneiden infrastruktuuriin liittyvien rakentamis-, ylläpito-, käyttö- ja kehittämiskustannusten korvaamiseen;

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

9) 'ruuhkalla' tilannetta, jossa liikennemäärät lähestyvät tien kapasiteettia tai ylittävät sen;

10) 'ruuhkamaksulla' ajoneuvoilta perittävää maksua, joka on tarkoitettu jäsenvaltiossa aiheutuneiden ruuhkiin liittyvien kustannusten kattamiseen ja ruuhkien vähentämiseen;

11) 'liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannuksilla' sellaisten vahinkojen kustannuksia, jotka johtuvat hiukkaspäästöistä sekä otsonia muodostavien

yhdisteiden kuten typen oksidien ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöistä ajoneuvoa käytettäessä;

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

13) 'painotetulla keskimääräisellä infrastruktuurimaksulla' infrastruktuurimaksun kokonaistuloja tiettyinä aikoina jaettuna raskaiden ajoneuvojen maksun kohteena olevilla tieosuuksilla kulkemien ajoneuvokilometrien määrällä samana aikana;

14) 'käyttäjämaksulla' tiettyä summaa, jonka maksaminen antaa oikeuden käyttää ajoneuvoa 7 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa infrastruktuureissa tietyn ajan;

15) 'ajoneuvolla' neljä- tai useampipyöräistä moottoriajoneuvoa tai auton ja puoliperävaunun yhdistelmää, joka on tarkoitettu tai jota käytetään matkustajien tai tavaroiden kuljetukseen maanteillä;

16) 'raskaalla ajoneuvolla' raskasta tavarankuljetusajoneuvoa tai linja-autoa;

17) 'raskaalla tavarankuljetusajoneuvolla' tavaroiden kuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jonka suurin sallittu massa on suurempi kuin 3,5 tonnia;

18) 'linja-autolla' henkilöiden kuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jossa on kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta ja jonka suurin sallittu massa on suurempi kuin 3,5 tonnia;

19) 'kevyellä ajoneuvolla' henkilöautoa, pienoisbussia tai pakettiautoa;

20) 'henkilöautolla' henkilöiden kuljetukseen tarkoitettua neljäpyöräistä ajoneuvoa, jossa on kuljettajan istuimen lisäksi enintään kahdeksan istuinta;

21) 'pеноisbussilla' henkilöiden kuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jossa on kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta ja jonka suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia;

22) 'pakettiautolla' tavaroiden kuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jonka suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia;

23) 'päästöttömällä ajoneuvolla' ajoneuvoa, jolla ei ole pakokaasupäästöjä;

24) 'liikenteenharjoittajalla' yritystä, joka kuljettaa tavaroita tai matkustajia maanteitse;

25) 'EURO 0 -ajoneuvolla', 'EURO I -ajoneuvolla', 'EURO II -ajoneuvolla', 'EURO III -ajoneuvolla', 'EURO IV -ajoneuvolla', 'EURO V -ajoneuvolla' ja 'EURO VI-ajoneuvolla' tämän direktiivin liitteessä 0 esitettyjen päästörajojen mukaista raskasta ajoneuvoa;

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

27) 'käyttöoikeussopimuksella' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU** 1 artiklassa määriteltä rakennusurakkasopimusta;

28) 'käyttöoikeusmaksulla' maksua, jonka käyttöoikeusurakan saaja perii käyttöoikeussopimuksen mukaisesti;

29) 'merkittävästi muutetulla tietulli- tai maksujärjestelmällä' tietulli- tai maksujärjestelmää, jota on muutettu siten, että kustannukset tai tulot ovat muuttuneet vähintään 5 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna inflaatiokorjauksen jälkeen, kun inflaatio mitataan komission (Eurostatin) julkaiseman EU:n laajuisen yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin, josta on poistettu energian ja jalostamattomien elintarvikkeiden vaikutus, muutosten perusteella.

Edellä olevan 2 kohdan soveltamiseksi:

a) rakennuskustannuksista huomioon otettava osuus ei saa missään tapauksessa ylittää osuutta, joka infrastruktuurin osien nykyisestä suunnitellusta käyttöiästä on jäljellä 10 päivänä kesäkuuta 2008 tai päivänä, jona uudet tietullijärjestelyt otetaan käyttöön, jos se on myöhempi ajankohta;

b) infrastruktuurien tai infrastruktuuriparannusten kustannuksia voivat olla erityiset meluhaittojen vähentämiseen tai liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät infrastruktuurikulut sekä todelliset maksut, jotka infrastruktuurin haltija on suorittanut objektiivisista ympäristönäkökohdista, kuten maaperän suojeleminen pilaantumiselta.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65)."

3) Korvataan 7 artikla 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 3–9 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 liikenneverkkoon kuuluvilla teillä ja muilla teillä kuin moottoriteillä sovellettavien tietullien ja käyttäjämaksujen on täytettävä tämän artiklan 3 ja 4 kohdassa, 7 a artiklassa ja 7 j artiklan 1, 2 ja 4 kohdassa säädetyt vaatimukset.

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

4. Tietullit ja käyttäjämaksut eivät saa olla suoraan eivätkä välillisesti syrjiviä perustein, jotka johtuvat tienkäyttäjän kansallisuudesta, jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut tai jossa ajoneuvo on rekisteröity, taikka kuljetuksen alkuperästä tai määräpaikasta.

5. Jäsenvaltiot voivat säätää tietullien tai käyttäjämaksujen määrien alentamisesta tai tietullin tai käyttäjämaksun maksuvelvoitetta koskevista vapautuksista niiden raskaiden ajoneuvojen osalta, jotka on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014* nojalla vapautettu valvontalaitteiden asentamis- ja käyttövelvoitteesta, sekä tapauksissa, jotka kuuluvat tämän direktiivin 6 artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohdassa säädettyjen edellytysten soveltamisalaan.

6. Jäsenvaltiot eivät saa 1 päivästä tammikuuta 2018 ottaa käyttöön raskaita ajoneuvoja koskevia käyttäjämaksuja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 9 kohdan soveltamista. Ennen mainittua ajankohtaa käyttöön otetut käyttäjämaksut voidaan pitää voimassa 31 päivään joulukuuta 2023.

7. Jäsenvaltiot eivät saa [tämän direktiivin voimaantuloajankohta] ottaa käyttöön kevyitä ajoneuvoja koskevia käyttäjämaksuja. Ennen mainittua ajankohtaa käyttöön otetut käyttäjämaksut on poistettava 31 päivään joulukuuta 2027 mennessä.

8. Jäsenvaltio voi 31 päivään joulukuuta 2019 päättää soveltaa raskaiden ajoneuvojen tietulleja tai käyttäjämaksuja ainoastaan ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, jos se katsoo, että soveltamisen ulottaminen alle 12 tonnin painoisiin ajoneuvoihin

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

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

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

9. Raskaisiin ajoneuvoihin sovellettavia tietulleja ja käyttäjämaksuja on 1 päivästä tammikuuta 2020 sovellettava kaikkiin raskaisiin ajoneuvoihin.

10. Raskaisiin ajoneuvoihin ja kevyisiin ajoneuvoihin sovellettavia tietulleja ja käyttäjämaksuja voidaan ottaa käyttöön tai pitää voimassa toisistaan riippumatta.

* 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)."

4) Korvataan 7 a artikla seuraavasti:

"7 a artikla

1. Käyttäjämaksujen on oltava oikeassa suhteessa infrastruktuurin käytön keston.

2. Siltä osin kuin käyttäjämaksuja sovelletaan ajoneuvoihin, infrastruktuurin käyttöoikeus on voitava saada vähintään seuraaviksi ajanjaksoiksi: päivä, viikko, kuukausi ja vuosi. Kuukausimaksu saa olla korkeintaan 10 prosenttia vuosimaksun määrästä, viikkomaksu saa olla korkeintaan 5 prosenttia vuosimaksun määrästä ja päivämaksu saa olla korkeintaan 2 prosenttia vuosimaksun määrästä.

Jäsenvaltio voi päättää kantaa ainoastaan vuosimaksuja kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyistä ajoneuvoista.

Jäsenvaltioiden on vahvistettava kaikkia raskaiden ajoneuvojen luokkia koskevat käyttäjämaksut, mukaan lukien hallintokulut, tasolle, joka ei ylitä liitteessä II säädettyjä enimmäismääriä.

3. Siltä osin kuin käyttäjämaksuja sovelletaan henkilöautoihin, infrastruktuurin käyttöoikeus on voitava saada vähintään seuraaviksi ajanjaksoiksi: 10 päivää, kuukausi tai kaksi kuukautta tai molemmat ja vuosi. Kahden kuukauden maksu saa olla korkeintaan 30 prosenttia vuosimaksun määrästä, kuukausimaksu saa olla korkeintaan 18 prosenttia vuosimaksun määrästä ja 10 päivän maksu saa olla korkeintaan 8 prosenttia vuosimaksun määrästä.

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

Jäsenvaltiot voivat ennen 31 päivää toukokuuta 2017 hyväksyttyjen käyttäjämaksujärjestelmien osalta pitää voimassa ensimmäisessä alakohdassa säädettyjä rajoja korkeammat maksut, jotka olivat voimassa ennen mainittua ajankohtaa, ja vastaavat korkeammat maksut muille käyttöajojille, tasapuolisen kohtelun periaatteen mukaisesti. Niiden on kuitenkin noudatettava ensimmäisessä alakohdassa säädettyjä rajoja ja toista alakohdtaa heti kun merkittävästi muutetut tietulli- tai maksujärjestelyt tulevat voimaan ja viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2024.

4. Pienoisbussien ja pakettiautojen osalta jäsenvaltioiden on noudatettava joko 2 kohtaa tai 3 kohtaa. Jäsenvaltioiden on kuitenkin asetettava pienoisbusseille ja pakettiautoille korkeammat käyttäjämaksut kuin henkilöautoille viimeistään 1 päivästä tammikuuta 2024.”

5) Korvataan 7 c artikla seuraavasti:

”7 c artikla

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

Raskaiden ajoneuvojen ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu on porrastettava ja määritettävä liitteessä III a esitettyjä vähimmäisvaatimuksia ja menetelmiä sekä liitteessä III b esitettyjä viitearvoja noudattaen.

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

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

Ensimmäisen alakohdan soveltaminen lopetetaan neljän vuoden kuluttua näiden normien käyttöönottoa koskevien sääntöjen soveltamisen alkamisajankohdasta.

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

5. Tietulleja kantavien jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2021 sovellettava raskaisiin ajoneuvoihin ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ainakin siinä 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun verkon osassa, jossa raskaiden ajoneuvojen aiheuttamat ympäristövahingot ovat suuremmat kuin raskaiden ajoneuvojen aiheuttamat keskimääräiset ympäristövahingot liitteessä III a tarkoitettujen asiaa koskevien raportointivaatimusten mukaisesti määritettyinä.”

6) Lisätään 7 da artikla seuraavasti:

”7 da artikla

1. Jäsenvaltiot voivat liitteessä V vahvistettujen vaatimusten mukaisesti ottaa käyttöön ruuhkamaksun missä tahansa tieverkkonsa osassa, jossa esiintyy ruuhkia. 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 objektiivisten kriteerien perusteella, jotka liittyvät teiden ja niiden lähialueiden altistumiseen ruuhkille, kuten keskimääräiset viivästykset ja jonojen pituudet.

3. Mille tahansa tieverkon osalle asetettua ruuhkamaksua on sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin ajoneuvoluokkiin liitteessä V esitettyjen vakiovastaavuuskertoimien mukaisesti.

4. Ruuhkamaksun on vastattava kustannuksia, jotka ajoneuvo aiheuttaa muille tienkäyttäjille ja välillisesti yhteiskunnalle, mutta se ei saa ylittää liitteessä VI määriteltyjä enimmäistasoja missään tietyypissä.

5. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön riittävät järjestelmät ruuhkamaksujen vaikutuksen seuraamiseksi ja niiden tason tarkistamiseksi. Niiden on tarkasteltava maksujen tasoa säännöllisesti vähintään kolmen vuoden välein sen varmistamiseksi, etteivät ne ole korkeammat kuin kyseisessä jäsenvaltiossa esiintyvien ruuhkien kustannukset, jotka aiheutuvat niillä tieosuuksilla, joihin ruuhkamaksua sovelletaan.”

7) 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 sellaisen asetuksen (EU) N:o 1315/2013 III luvun mukaisesti määritellyyn ydinverkkoon kuuluvan liikenneinfrastruktuurin rakentamisen rahoittamiseen, joka edistää suoraan ruuhkautumisen tai ympäristövahinkojen lievittämistä ja joka sijaitsee samassa liikennekäytävässä kuin tieosuus, johon korotusta sovelletaan;

b) korotus on enintään 15 prosenttia 7 b artiklan 1 kohdan ja 7 e artiklan mukaisesti lasketusta painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta, paitsi jos saadut tulot investoidaan ydinverkkokäytävien rajat ylittävälle osuudelle, jolloin korotus saa olla enintään 25 prosenttia;

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

d) tiedot korotuksen tarkasta soveltamispaikasta ja näyttö a alakohdassa tarkoitettujen ydinverkkokäytävien rakentamisen 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.

1 a. Uusien rajat ylittävien hankkeiden osalta korotuksia voidaan soveltaa ainoastaan jos kaikki tällaiseen hankkeeseen osallistuvat jäsenvaltiot hyväksyvät sen.

2. Korotusta voidaan soveltaa 7 g tai 7 ga artiklan mukaisesti porrastettuun infrastruktuurimaksuun.

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

4. Korotuksen määrä on vähennettävä 7 c artiklan mukaisesti lasketusta ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun määrästä lukuun ottamatta ajoneuvoja Euro-päästöluokissa 0, I ja II 15 päivästä lokakuuta 2011, Euro-päästöluokissa III ja IV 1 päivästä tammikuuta 2015, Euro-päästöluokassa V 1 päivästä tammikuuta 2019 ja Euro-päästöluokassa VI tammikuusta 2023 alkaen. Kaikki korotuksen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen samanaikaisesta soveltamisesta saatavat tulot on investoitava asetuksen (EU) N:o 1316/2013 liitteessä I olevassa I osassa lueteltujen ydinverkkokäytävien rakentamisen rahoittamiseen.

5. Korotusta ei saa soveltaa tieosuuksilla, joilla sovelletaan ruuhkamaksua.

7 g artikla

1. Joulukuun 31 päivään 2021 saakka infrastruktuurimaksu voidaan porrastaa ruuhkien vähentämiseksi, infrastruktuurin vahingoittumisen minimoimiseksi ja asianomaisen infrastruktuurin käytön optimoimiseksi tai liikenneturvallisuuden edistämiseksi, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) porrastus on avoin, julkinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin;
- b) porrastusta sovelletaan kellonajan, viikonpäivän tai vuodenajan mukaan;
- c) infrastruktuurimaksu on enintään 175 prosenttia 7 b artiklassa tarkoitetun painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun enimmäistasosta;
- d) ruuhka-ajat, joiden aikana peritään korkeampia infrastruktuurimaksuja ruuhkien vähentämiseksi, eivät ylitä kestoltaan viittä tuntia päivässä;
- e) ruuhkaisella tieosuudella porrastus suunnitellaan ja sitä sovelletaan avoimesti ja siten, ettei se vaikuta tuloihin, tarjoamalla alennettuja tietulleja niille liikenteenharjoittajille, jotka käyttävät kyseistä tieosuutta muina kuin ruuhka-aikoina, ja korotettuja tietulleja niille liikenteenharjoittajille, jotka käyttävät tätä samaa tieosuutta ruuhka-aikoina.

Jäsenvaltio, joka haluaa ottaa käyttöön tällaisen porrastuksen tai muuttaa käytössä olevaa porrastusta, ilmoittaa siitä komissiolle ja toimittaa sille tarvittavat tiedot edellytysten täyttymisen arvioimiseksi.

2. Raskaiden ajoneuvojen osalta jäsenvaltioiden on 31 päivään joulukuuta 2020 saakka porrastettava infrastruktuurimaksu ajoneuvon Euro-päästöluokan mukaan niin, ettei mikään infrastruktuurimaksu ole yli 100:aa prosenttia korkeampi kuin vastaavilta kaikkein ankarimmat päästönormit täyttäviltä ajoneuvoilta perittävä maksu. Voimassa olevat käyttöoikeussopimukset voidaan vapauttaa tästä vaatimuksesta siihen asti kun sopimus uusitaan.

Jäsenvaltio voi kuitenkin myöntää poikkeuksen infrastruktuurimaksun porrastamista koskevasta vaatimuksesta, jos jokin seuraavista edellytyksistä täyttyy:

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

Poikkeuksista tai vapautuksista on ilmoitettava komissiolle.

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

4. Komissio hyväksyy 9 e artiklan mukaisen delegoidun säädöksen, jossa määritellään hiilidioksidipäästöjen viitearvot sekä kyseessä olevien raskaiden ajoneuvojen asianmukainen luokitus, vuoden kuluessa siitä kun komissio on julkaissut viralliset hiilidioksidipäästötiedot asetuksen (EU) .../...***** mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on vuoden kuluessa delegoidun säädöksen voimaantulosta porrastettava infrastruktuurimaksu ottaen huomioon hiilidioksidipäästöjen viitearvot ja asiaa koskeva ajoneuvoluokitus. Maksut on porrastettava niin, ettei mikään infrastruktuurimaksu ole yli 100:aa prosenttia korkeampi kuin maksu, joka peritään vastaavilta ajoneuvoilta, joiden hiilidioksidipäästöt ovat pienimmät, mutta jotka eivät kuitenkaan ole päästöttömiä.

Päästöttömien ajoneuvojen infrastruktuurimaksuihin on tehtävä 75 prosentin vähennys korkeimpaan maksuun verrattuna.

5. Edellä 1, 2 ja 4 kohdassa tarkoitettujen porrastusten tarkoituksena ei saa olla lisätulojen saaminen tietulleja perimällä. Mahdollinen tulojen suunnitteleman kasvu on tasattava porrastuksen rakenteeseen tehtävillä muutoksilla, jotka on toteutettava kahden vuoden kuluessa sen tilivuoden päättymisestä, jonka aikana lisätulo on syntynyt.

***** Komission asetus (EU) .../..., annettu XXX, asetuksen (EU) N:o 595/2009 täytäntöönpanemisesta raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen sertifiointin osalta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta (EUVL L ..., ..., s. ...).”

8) Lisätään 7 ga artikla seuraavasti:

”7 ga artikla

1. Kevyiden ajoneuvojen osalta jäsenvaltiot voivat 31 päivään joulukuuta 2021 saakka porrastaa tietullit ja käyttäjämaksut ajoneuvon ympäristöominaisuuksien perusteella.

2. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2022 porrastettava tietullit ja käyttäjämaksujen tapauksessa vähintään vuosimaksut ajoneuvojen hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöjen perusteella liitteessä VII esitettyjen sääntöjen mukaisesti.

3. Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja ei tarkastuksessa pysty esittämään ajoneuvoa koskevia asiakirjoja, joita tarvitaan ajoneuvon päästötasojen varmistamiseksi (vaatimustenmukaisuustodistus) komission asetuksen (EU) .../...***** mukaisesti, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja tai vuotuisia käyttäjämaksuja.

4. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 9 e artiklan mukaisesti liitteessä VII määriteltyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.

***** Komission asetus (EU) 2017/xxx, annettu XXX, 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 asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta (EUVL L xxx) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).”

9) Muutetaan 7 h artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan johdantokappale seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään kuusi kuukautta ennen uuden tai merkittävästi muutetun infrastruktuurimaksuja koskevan tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa”

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ennen uuden tai merkittävästi muutetun ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja koskevan tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa verkko, johon maksua sovelletaan, sekä maksujen suunnitellut määrät ajoneuvoluokittain ja päästöluokittain.”

c) Poistetaan 4 kohta.

10) 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) tällaiset vähennykset tai alennukset eivät ole enempää kuin 13 prosenttia sellaisten vastaavien ajoneuvojen maksamasta infrastruktuurimaksusta, joilla ei ole oikeutta vähennykseen tai alennukseen.”

b) Muutetaan 3 kohta seuraavasti:

”3. Ellei 7 g artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 5 kohdassa säädetyistä edellytyksistä muuta johdu, tietullien määriä voidaan asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä I yksilöityjen Euroopan edun kannalta erittäin tärkeiden hankkeiden osalta porrastaa muulla tavoin kyseisten hankkeiden kaupallisen elinkelpoisuuden turvaamiseksi silloin, kun ne joutuvat välittömään kilpailuun muiden liikennemuotojen kanssa. Tuloksena olevan maksurakenteen on oltava lineaarinen, oikeasuhteinen, julkinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin, eikä se saa aiheuttaa muille käyttäjille lisäkustannuksia korkeampien tietullien muodossa.”

11) Muutetaan 7 j artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan toinen virke seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on tätä varten tehtävä yhteistyötä sellaisten menetelmien vahvistamiseksi, joiden avulla tienkäyttäjillä on ympäri vuorokauden mahdollisuus maksaa tietullit ja käyttäjämaksut tavanomaisia maksuvälineitä käyttäen ainakin tärkeimmissä myyntipisteissä jäsenvaltioissa, joissa maksuja sovelletaan, sekä näiden jäsenvaltioiden ulkopuolella.”

b) Korvataan 3 kohta 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.”

c) Korvataan 4 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on perittävä ja kerättävä ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut ja ruuhkamaksut direktiivin 2004/52/EY 2 artiklan 1 kohdan vaatimusten mukaisen sähköisen järjestelmän avulla, jos se on taloudellisesti toteutettavissa.”

12) Korvataan 7 k artikla seuraavasti:

”7 k artikla

Tällä direktiivillä ei estetä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön tietullijärjestelmän, säätämästä asianmukaisesta korvauksesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamista.”

13) Muutetaan 8 artiklan 2 kohta seuraavasti:

a) Korvataan a alakohdassa ilmaus ”7 artiklan 7 kohdassa” ilmauksella ”7 a artiklassa”.

b) Korvataan b alakohdassa ilmaus ”7 artiklan 1 kohdan” ilmauksella ”7 artiklan 1 ja 2 kohdan”.

14) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) Poistetaan 2 kohdan toinen alakohta.

b) Lisätään 3 kohta seuraavasti:

”3. Ruuhkamaksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava määrä on käytettävä ruuhkaongelman ratkaisemiseen, erityisesti seuraavilla tavoilla:

a) tuetaan joukkoliikenneinfrastruktuuria ja -palveluja;

b) poistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon pullonkauloja;

c) kehitetään liikenteen käyttäjille vaihtoehtoisia infrastruktuuria.”

15) Korvataan 9 d ja 9 e artikla seuraavasti:

”9 d artikla

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 9 e artiklan mukaisesti liitteen 0, liitteen III b taulukoissa 1 ja 2 esitettyjen määrien ja liitteessä III a olevassa 4.1 ja 4.2 kohdassa esitettyjen kaavojen mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen.

9 e artikla

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

2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän direktiivin voimaantulopäivä] määräämättömäksi ajaksi 7 g artiklan 4 kohdassa, 7 ga artiklan 4 kohdassa ja 9 d artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 7 g artiklan 4 kohdassa, 7 ga artiklan 4 kohdassa ja 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 yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 7 g artiklan 4 kohdan, 7 ga artiklan 4 kohdan ja 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.”

16) Poistetaan 9 f ja 9 g artikla.

17) Korvataan 10 a artikla seuraavasti:

”1. Liitteessä II säädettyjä, euroina annettuja määriä ja liitteessä III b olevissa taulukoissa 1 ja 2 säädettyjä, sentteinä annettuja määriä mukautetaan kahden vuoden välein, jotta otettaisiin huomioon muutokset komission (Eurostat) julkaisemassa EU:n laajuisessa yhdenmukaistetussa kuluttajahintaindeksissä, josta on jätetty pois energia ja jalostamattomat elintarvikkeet. Ensimmäinen mukautus tehdään 31 päivään maaliskuuta [sitä vuotta seuraava vuosi, jona tämän direktiivin voimaantulosta tulee kaksi vuotta] mennessä.

Määriä mukautetaan automaattisesti korottamalla euro- tai senttimääräistä perusarvoa kyseisessä indeksissä tapahtuneen prosentuaalisen muutoksen verran. Tuloksena saadut määrät pyöristetään ylöspäin täysiksi euroiksi liitteen II osalta ja sentin kymmenesosiksi liitteen III b osalta.

2. Komissio julkaisee 1 kohdassa tarkoitetut mukautetut määrät *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 1 kohdassa tarkoitetun kahden kalenterivuoden päättymistä seuraavan vuoden 31 päivään maaliskuuta mennessä. Nämä mukautetut määrät tulevat voimaan julkaisemista seuraavan kuukauden ensimmäisenä päivänä.”

18) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

1. Jäsenvaltioiden on julkaistava joka vuosi koostetussa muodossa raportti alueellaan perityistä tietulleista ja käyttäjämaksuista, mukaan lukien tiedot tulojen käytöstä ja niiden teiden laadusta, joilla tietulleja tai käyttäjämaksuja sovelletaan, kuten 2 ja 3 kohdassa määritellään.

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

- a) kultakin ajoneuvoluokan, tietyypin ja ajankohdan yhdistelmältä peritty ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu;
- b) infrastruktuurimaksujen porrastus ajoneuvotyyppin mukaan;

- c) painotettu keskimääräinen infrastruktuurimaksu ja infrastruktuurimaksun tuottamat kokonaistulot, mukaan lukien infrastruktuurimaksun porrastuksesta johtuva mahdollinen poikkeama tosiasiallisiin infrastruktuurikustannuksiin verrattuna;
 - d) ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat kokonaistulot;
 - e) ruuhkamaksujen tuottamat kokonaistulot;
 - f) tietullien ja/tai käyttäjämaksujen tuottamat kokonaistulot;
 - g) tiedot tätä direktiiviä soveltamalla tuotettujen tulojen käytöstä ja siitä, kuinka tämä käyttö on auttanut jäsenvaltioita saavuttamaan 9 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut tavoitteet;
 - h) objektiivisiin kriteereihin perustuva arviointi jäsenvaltion alueella olevan tieinfrastruktuurin kunnosta ja sen kehitys edellisen raportin jälkeen;
 - i) arviointi maksullisten teiden ruuhkautumisasteesta ruuhka-aikoina perustuen todelliseen liikenneseurantaan, jota on suoritettu edustavassa määrässä kyseessä olevan verkon ruuhkaisia tieosuuksia, ja sen kehitys edellisen raportin jälkeen.
3. Jäsenvaltioiden on käytettävä keskeisiä suorituskykyindikaattoreita niiden tieverkon osien laadun arviointiin, joilla tietulleja tai käyttäjämaksuja sovelletaan. Indikaattoreiden on liityttävä vähintään seuraaviin tekijöihin:
- a) tienpinnan laatu;
 - b) liikenneturvallisuus;
 - c) ruuhkautumisaste.
4. Komissio hyväksyy kolmen vuoden kuluessa [muutetun direktiivin voimaantulosta] 9 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen täytäntöönpanosäädöksen, jossa määritellään yhdenmukaistetut indikaattorit.
5. Komissio julkaisee kuuden vuoden kuluessa [muutetun direktiivin voimaantulosta] raportin 4 kohdassa tarkoitettujen indikaattoreiden soveltamisesta jäsenvaltioissa.”

19) Muutetaan liitteet seuraavasti:

- a) Muutetaan liitteet 0, III a, III b ja IV tämän direktiivin liitteen mukaisesti.
- b) Lisätään liitteet V, VI ja VII tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [...] päivänä [...]kuuta [...]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina 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 tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja