



7.6.2018

**\*\*\*I**  
**MIETINTÖ**

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Valmistelija:  
Seb Dance, ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

(\* ) Valiokuntien yhteistyömenettely – työjärjestyksen 54 artikla

### ***Menettelyjen symbolit***

- \* Kuulemismenettely
- \*\*\* Hyväksyntämenettely
- \*\*\*I Tavallinen lainsäätämismenettely (ensimmäinen käsittely)
- \*\*\*II Tavallinen lainsäätämismenettely (toinen käsittely)
- \*\*\*III Tavallinen lainsäätämismenettely (kolmas käsittely)

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

### ***Tarkistukset säädösesitykseen***

#### **Palstoina esitettävät parlamentin tarkistukset**

Poistettava teksti merkitään vasempaan palstaan ***lihavoidulla kursivilla***. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään molempiin palstoihin ***lihavoidulla kursivilla***. Uusi teksti merkitään oikeaan palstaan ***lihavoidulla kursivilla***.

Tarkistuksen tunnistetietojen ensimmäisellä ja toisella rivillä ilmoitetaan käsiteltävänä olevan säädösesityksen kohta, jota tarkistetaan. Jos tarkistus koskee olemassa olevaa säädöstä, jota säädösesityksellä muutetaan, tunnistetietojen kolmannella rivillä ilmoitetaan muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus.

#### **Konsolidoituina tekstinä esitettävät parlamentin tarkistukset**

Uusi teksti merkitään ***lihavoidulla kursivilla***. Poistettava teksti merkitään symbolilla ¶ tai yliviivauksella. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään siten, että uusi teksti ***lihavoidaan ja kursivoidaan*** ja korvattava teksti poistetaan tai viivataan yli. Parlamentin yksiköiden tekemiä lopullisen tekstin teknisiä muutoksia ei merkitä.

## SISÄLTÖ

Sivu

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI ....	5
PERUSTELUT .....	68
LIITE: LUETTELO YHTEISÖISTÄ TAI HENKILÖISTÄ, JOILTA ESITTELIJÄ ON SAANUT TIETOJA.....	71
YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO .....	74
ASIAN KÄSITTELY ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA .....	113
LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA.....	114



## LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

**ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))**

**(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)**

*Euroopan parlamentti, joka*

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2017)0275),
  - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 91 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C8-0171/2017),
  - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
  - ottaa huomioon Itävallan liittoneuvoston toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan N:o 2 mukaisesti antaman perustellun lausunnon, jonka mukaan esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi ei ole toissijaisuusperiaatteen mukainen,
  - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 18. lokakuuta 2017 antaman lausunnon<sup>1</sup>,
  - ottaa huomioon alueiden komitean 1. helmikuuta 201 antaman lausunnon<sup>2</sup>,
  - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,
  - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön ja ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan lausunnon (A8-0202/2018),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
  2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;
  3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

---

<sup>1</sup> EUVL C 81, 2.3.2018, s. 188.

<sup>2</sup> EUVL C 176, 23.5.2018, s. 66.

## Tarkistus 1

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(1 a) Komissio asetti kyseisessä valkoisessa kirjassa vuoden 2020 määrääjäksi, johon mennessä edetään ”ulkoisten kustannusten (mukaan luettuina melu, paikallinen saastuminen ja ruuhkat pakollisesti katettavien kulumiskustannusten lisäksi) täydelliseen ja pakolliseen sisällyttämiseen hintoihin maantie- ja rautatieliikenteessä”.**

## Tarkistus 2

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(1 b) Tavara- ja matkustajaliikenteen ajoneuvojen liikkuminen lisää sitä, että ilmaan pääsee epäpuhtauksia, joilla on vakavia vaikutuksia ihmisten terveyteen ja jotka heikentävät ilmanlaatua unionissa. Tällaisia epäpuhtauksia ovat esimerkiksi PM<sub>2,5</sub>, typpidioksidi ja otsoni, jotka Euroopan ympäristökeskuksen vuonna 2017 julkaiseman raportin arvioiden mukaan aiheuttivat vuonna 2014 pitkäaikaisen altistumisen vuoksi 399 000, 75 000 ja 13 600 ennen aikaista kuolemantapausta unionissa.**

## Tarkistus 3

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 c kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(1 c) Maailman terveysjärjestön**

*mukaan pelkästään tieliikenteestä aiheutuva melu on toiseksi haitallisimmin ympäristön stressitekijä Euroopassa heti ilman pilaantumisen jälkeen. Vähintään 9 000 ennenaikaista kuolemaa vuosittain voidaan yhdistää liikenteen melun aiheuttamiin sydäntauteihin.*

#### **Tarkistus 4**

#### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 d kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 d) Euroopan ympäristökeskuksen vuonna 2017 julkaiseman Euroopan ilmanlaatua koskevan raportin mukaan tieliikenne aiheutti vuonna 2015 eniten typen oksidien päästöjä ja oli toiseksi suurin mustahiilipäästöjen lähde.*

## Tarkistus 5

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 kappale

#### *Komission teksti*

(3) Kaikilla **raskailla** 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 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.**

#### *Tarkistus*

(3) Kaikilla ajoneuvoilla on merkittävä vaikutus tieinfrastruktuuriin ja ilman pilaantumiseen, **ja** 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 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, **henkilöautoja ja moottoripyöriä. Henkilöautojen maksujen tasoa voitaisiin mukauttaa, jotta säännöllisiltä käyttäjiltä ei perittäisi kohtuuttomia maksuja. Yhtäläisen kohtelun varmistamiseksi maksuja olisi myös sovellettava syrjimättömästi ajoneuvoluokan mukaan sekä eriytetysti riippuen ajoneuvon vaikutuksesta infrastruktuuriin ja sen vaikutuksesta ympäristöön ja yhteiskuntaan ja ottaen huomioon tiettyjen sellaisten käyttäjien sosioekonominen tilanne, jotka pääsevät työpaikalleen vain maanteitse.**

## Tarkistus 6

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 a kappale (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

(3 a) **Sellaisten maantieliikenteen sisämarkkinoiden toteuttaminen, joilla**



*vallitsevat tasapuoliset kilpailuedellytykset, edellyttää sääntöjen yhdenmukaista soveltamista. Yksi tämän direktiivin päätavoitteista on poistaa tienkäyttäjien välisen kilpailun vääristymät. Siksi raskaita ajoneuvoja koskevien maksujen soveltamisalaan olisi sisällytettävä myös maanteiden tavaraliikenteeseen käytettävät pakettiautot.*

## Tarkistus 7

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(3 b) Jotta voidaan varmistaa tämän toimenpiteen suhteellisuus, se olisi kohdistettava vain pakettiautoihin, joita käytetään maanteiden tavaraliikenteen harjoittamiseen ja joita säännellään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksilla (EY) N:o 1071/2009<sup>1 a</sup> ja N:o 1072/2009<sup>1 b</sup> sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014<sup>1 c</sup>.*

---

<sup>1 a</sup> *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).*

<sup>1 b</sup> *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).*

<sup>1 c</sup> *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).*

## Tarkistus 8

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 kappale

#### *Komission teksti*

(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.

#### *Tarkistus*

(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 *raskailta ajoneuvoilta perittävät aikaperusteiset käyttäjämaksut* olisi asteittain korvattava matkaperusteisilla maksuilla, jotka ovat tasapuolisempia, tehokkaampia ja toimivampia.

## Tarkistus 9

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

*(4 a) Sen lisäksi, että kehitetään ja/tai pidetään voimassa kuljettuun matkaan perustuvia maksujärjestelmiä, olisi kussakin jäsenvaltiossa nimettävä riippumaton valvontaviranomainen valvomaan kansallisten maksujärjestelmien moitteetonta toimintaa, jotta voidaan taata avoimuus ja syrjimättömyys sekä varmistaa, että*

*tietullimaksujen tasot ja tietullitulojen käyttö ovat tämän direktiivin säännösten mukaisia. Kunkin jäsenvaltion olisi voitava nimetä riippumaton valvontaviranomainen ottaen huomioon kansallisen tieverkkonsa erityispiirteet.*

## **Tarkistus 10**

**Ehdotus direktiiviksi  
Johdanto-osan 4 b kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(4 b) Jotta tämä aikaperusteisten maksujen asteittainen korvaaminen matkaperusteisilla maksuilla ei muodostuisi lisäesteeksi syrjäisistä maista ja syrjäseutualueilta peräisin olevien kuljetusten pääsulle unionin keskeisille markkinoille, olisi otettava mahdollisimman pian käyttöön korvausjärjestelmä lisäkustannusten tasapainottamiseksi, jotta ne eivät heikennä kilpailukykyä merkittävästi.*

## **Tarkistus 11**

**Ehdotus direktiiviksi  
Johdanto-osan 4 c kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(4 c) Jotta vältetään liikenteen siirtyminen maksuttomille teille, millä voisi olla vakavia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja liikenneverkon optimaaliseen käyttöön, jäsenvaltioiden olisi voitava kantaa tietulleja kaikilla teillä, jotka kilpailevat suoraan Euroopan laajuisten verkkojen kanssa.*

## **Tarkistus 12**

**Ehdotus direktiiviksi  
Johdanto-osan 4 d kappale (uusi)**

**(4 d)** *Aikaperusteiset käyttäjämaksut kannustavat kuljettajia ajamaan enemmän vinjettien voimassaolon aikana, mikä on vastoin saastuttaja maksaa - ja käyttäjä maksaa -periaatteita.*

### **Tarkistus 13**

#### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 e kappale (uusi)**

**(4 e)** *Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin asianmukainen soveltaminen, sopimuspuiteissa, joilla säännellään tiemaksujen kantamista koskevia käyttöoikeussopimuksia, olisi pyrittävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/23/EU noudattaen helpottamaan mainittujen sopimusten mukauttamista unionin sääntelykehyksen kehitykseen.*

### **Tarkistus 14**

#### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 f kappale (uusi)**

**(4 f)** *Tämän vuoksi olisi selvitettävä, voitaisiinko syrjäisestä sijainnista aiheutuvia lisäkustannuksia kompensoida helpotuksilla, jotka liittyvät energiatehokkaamman ajoneuvokannan saatavuuteen ja etusijalle asettamiseen erityisten infrastruktuurien tai sähköistettyjen moottoriteiden kaltaisten teknologioiden tarjoamisessa. Nämä kompensoivat helpotukset voisivat olla osa tulevaa vuoden 2020 jälkeistä Verkkojen Eurooppa -välinettä.*

### **Tarkistus 15**

## Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 kappale

### *Komission teksti*

(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/EY säännöksiä.

### *Tarkistus*

(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 **ja niissä olisi määriteltävä käyttäjämaksuista saatujen tulojen käyttötarkoitus. Jäsenvaltioiden olisi voitava kantaa tietulleja myös muilta kuin päätieverkkoon kuuluvilta teiltä.** Tällaisen järjestelmän käyttöön ottavien jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että siinä noudatetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/52/EY säännöksiä.

## Tarkistus 16

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 a kappale (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

**(5 a) Jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan huomioon sosioekonomiset tekijät, kun ne panevat täytäntöön henkilöautoihin sovellettavia tieinfrastruktuurien maksujärjestelmiä.**

## Tarkistus 17

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 b kappale (uusi)

**(5 b) Perittäessä tiemaksuja kaikilta tienkäyttäjiltä sähköisin keinoin tullaan samalla keränneeksi ja tallentaneeksi paljon henkilötietoja, joita voidaan käyttää myös perusteellisten liikkumisprofiilien laatimiseen. Jäsenvaltioiden ja komission olisi tämän direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä otettava järjestelmällisesti huomioon periaatteet, jotka koskevat käyttötarkoituksen rajoittamista ja tietojen minimointia. Tienkäyttömaksujen perimisen yhteydessä tapahtuvaa tietojen keräämistä koskevien teknisten ratkaisujen olisi sen vuoksi sisällettävä anonymisoituja, salattuja tai etukäteen suoritettavia maksuvaihtoehtoja.**

## **Tarkistus 18**

### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 c kappale (uusi)**

**(5 c) Ajoneuvoverot saattavat haitata tietullien käyttöönottoa. Tietullien käyttöönoton tukemiseksi jäsenvaltioiden olisi sallittava alentaa joustavammin ja nopeasti ajoneuvoveroja eli olisi laskettava mahdollisimman pian direktiivissä 1999/62/EY vahvistettuja vähimmäismääriä.**

## **Tarkistus 19**

### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 d kappale (uusi)**

**(5 d) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin säännösten yhdenmukainen soveltaminen ja seurata sen vaikutuksia**

*Euroopan unionin vapaan liikkuvuuden alueen toimintaan ja tietullijärjestelmien yhteentoimivuuteen, kyseisen yhteentoimivuuden valvonta olisi annettava Euroopan maaliikenneviraston tehtäväksi. Viraston tehtäviin voisi kuulua muun muassa seurata tämän direktiivin säännösten täytäntöönpanoa, ja se voisi ryhtyä toimenpiteisiin, jos maantieliikenteen sisämarkkinoiden moitteeton toiminta häiriintyy tai matkustajien vapaa liikkuvuus estyy.*

## Tarkistus 19

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 e kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(5 e) On erityisen tärkeää, että jäsenvaltioissa otetaan käyttöön oikeudenmukainen maksujärjestelmä, joka ei rankaise sellaisia yksityisautoilijoita, jotka joutuvat useammin käyttämään maksullisia teitä, koska he asuvat maaseutualueilla, vaikeakulkuisilla alueilla tai eristyneillä alueilla. Jäsenvaltioiden olisi aluekehityspolitiikan mukaisesti sovellettava näiltä alueilta oleviin käyttäjiin alennettuja maksuja.*

## Tarkistus 21

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(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

(6) Samoin kuin raskaiden ajoneuvojen tapauksessa, on tärkeää varmistaa, että **jos jäsenvaltiot ottavat käyttöön kevyisiin ajoneuvoihin sovellettavia aikaperusteisia maksuja, ne** ovat oikeasuhteisia, myös alle vuoden pituisina käyttöaikoina. Tältä osin huomioon on otettava se, että kevyiden ajoneuvojen käyttötapa poikkeaa raskaiden

käyttötavasta. Oikeasuhteiset aikaperusteiset maksut voitaisiin laskea matkojen vaihtelua koskevien saatavilla olevien tietojen perusteella.

ajoneuvojen käyttötavasta. Oikeasuhteiset aikaperusteiset maksut voitaisiin laskea matkojen vaihtelua koskevien saatavilla olevien tietojen perusteella, **edellyttäen, että taataan syrjimättömyys.**

## Tarkistus 22

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

#### *Komission teksti*

(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 ilmanlaatumien<sup>17</sup> ja mahdollisesti sovellettavien melurajojen tai -tavoitteiden noudattamiseen. Siksi tällaisten maksujen soveltamista olisi helpotettava.

#### *Tarkistus*

(7) Direktiivin 1999/62/EY mukaan ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu **olisi asetettava** tasolle, joka **vastaa saastuttaja maksaa -periaatetta ja** 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 ilmanlaatumien 17 ja mahdollisesti sovellettavien melurajojen tai -tavoitteiden noudattamiseen. Siksi tällaisten maksujen soveltamista olisi helpotettava.

## Tarkistus 23

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

#### *Komission teksti*

(8) Tästä syystä painotettujen keskimääräisten ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen enimmäismäärät olisi korvattava helposti sovellettavilla **viitearvoilla**, joita päivitetään inflaation, tieliikenteen ulkoisten kustannusten arvioinnissa saavutetun tieteellisen

#### *Tarkistus*

(8) Tästä syystä **olisi annettava mahdollisuus soveltaa ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja niissä tieverkon osissa, joissa ei peritä infrastruktuurimaksua, ja** painotettujen keskimääräisten ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen enimmäismäärät



edistyksen ja ajoneuvokannan koostumuksessa tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi.

olisi korvattava helposti sovellettavilla **vähimmäisarvoilla**, joita päivitetään inflaation, tieliikenteen ulkoisten kustannusten arvioinnissa saavutetun tieteellisen edistyksen ja ajoneuvokannan koostumuksessa tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi.

## Tarkistus 24

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(8 a) Jotta voidaan edistää liikennepolitiikkaa koskevan valkoisen kirjan tavoitetta eli saastuttaja maksaa -periaatteen täysimittaista soveltamista, olisi varmistettava, että niissä tieverkon osissa, joissa peritään infrastruktuurimaksua, raskaisiin ajoneuvoihin ja maanteiden tavaraliikenteeseen käytettäviin pakettiautoihin sovelletaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua.**

## Tarkistus 25

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(8 b) Ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen asianmukaisen käytön takaamiseksi niistä saatavat tulot olisi investoitava takaisin liikenneinfrastruktuuriin, jotta voidaan edistää kestävämpiä liikennemuotoja, joiden ympäristövaikutukset ovat pienemmät.**

## Tarkistus 26

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 c kappale (uusi)

**(8 c) Ulkoisten kustannusten hintoihin sisällyttämisen vähimmäisarvojen vahvistamisen perusteena olisi käytettävä komission liikenteen ja liikkumisen pääosaston julkaisemaa asiakirjaa ”Handbook on External Costs of Transport”.**

## **Tarkistus 27**

### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale**

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

(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 **ole** enää **niin tehokasta** vuoden 2020 loppuun mennessä, ja se olisi siksi poistettava käytöstä kyseiseen ajankohtaan mennessä. Samasta ajankohdasta alkaen ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja olisi sovellettava järjestelmällisemmin kohdennettuna keinona kattaa ulkoiset kustannukset tilanteissa, joissa sillä on suurin merkitys.

## **Tarkistus 28**

### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 12 kappale**

*Komission teksti*

(12) Kaikkein vähäpäästöisimpien ja **tehokkaimpien** ajoneuvojen käytön edistämiseksi jäsenvaltioiden olisi sovellettava tällaisiin ajoneuvoihin

*Tarkistus*

(12) Kaikkein vähäpäästöisimpien ja **tehokkaampien** ajoneuvojen käytön edistämiseksi jäsenvaltioiden olisi sovellettava tällaisiin ajoneuvoihin

merkittävästi alennettuja tietulleja ja käyttäjämaksuja.

merkittävästi alennettuja tietulleja ja käyttäjämaksuja. *Tällaisten järjestelyjen käyttöönoton helpottamiseksi ja nopeuttamiseksi näitä alennuksia olisi sovellettava riippumatta asetuksen (EU) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen sertifiointin osalta annetun komission asetuksen (EU) .../... voimaantulosta. Nollapäästöisiin ajoneuvoihin ei pitäisi soveltaa minkäänlaisia sellaisia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, jotka liittyvät ilman pilaantumiseen.*

## Tarkistus 29

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(12 a) Alppien ylitse kulkeva kauttakululiikenne kuormittaa kyseisiä alueita erityisesti meluhaittojen, ilman pilaantumisen ja infrastruktuurin kulumisen muodossa, mitä vielä pahentaa lähekkäisten käytävien kesken käytävä kustannuskilpailu. Kyseisille alueille ja jäsenvaltioille olisi sen vuoksi jätettävä runsaasti liikkumavaraa ulkoisten kustannusten perimisessä ja liikenteenohjaustoimenpiteiden täytäntöönpanossa, jotta voidaan välttää ei-toivotut siirtymisvaikutukset ja liikenteen ohjautuminen toisiin käytäviin.*

## Tarkistus 30

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(13) Liikenneuhkien, joihin kaikki ajoneuvot vaikuttavat erisuuruisesti, aiheuttamat kustannukset vastaavat noin 1

(13) Liikenneuhkien, joihin kaikki ajoneuvot vaikuttavat erisuuruisesti, aiheuttamat kustannukset vastaavat noin

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.

**1:tä** 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, oikeasuhteinen **ja syrjimätön**, se olisi laskettava ruuhkiin liittyvien rajakustannusten perusteella ja porrastettava paikan, ajankohdan ja ajoneuvoluokan mukaan. **Niin ikään olisi löydettävä tasapainoisia ja kompensoivia malleja, jotka eivät syrji esikaupunkialueilla asuvia työntekijöitä, jotka joutuisivat maksamaan sekä tietulleista että käyttäjämaksuista aiheutuvat kustannukset.** Jotta ruuhkamaksuilla olisi mahdollisimman suuri myönteinen vaikutus, niistä saatavat tulot olisi osoitettava hankkeisiin, joilla pyritään puuttumaan ongelman syihin.

### Tarkistus 31

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(13 a) Autoihin liittyvän unionin kulttuuriperinnön säilyttämiseksi jäsenvaltioiden olisi luotava erillinen luokka museoajoneuvoille, jotta tässä direktiivissä säädettyjen eri maksujen määriä voidaan porrastaa.**

### Tarkistus 32

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 15 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(15 a) Kun otetaan huomioon onnettomuuksista aiheutuvat korkeat ulkoiset kustannukset, jotka ovat**

*kymmeniä miljardeja euroja vuodessa, jäsenvaltioille olisi kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien keskimääräisten yhteiskunnallisten kustannusten laskentaa koskevien Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY<sup>1 a</sup> säännösten yhteydessä annettava mahdollisuus sisällyttää hintoihin enemmän niitä kustannuksia, joita vakuutukset eivät kata. Osa näistä kustannuksista lankeaa sosiaaliturvajärjestelmän tai koko yhteiskunnan maksettavaksi esimerkiksi käytettyjen julkisten palvelujen hallinnollisten kustannusten, käytettyjen lääkintä- ja terveydenhoitopalvelujen kustannusten, inhimillisen pääoman menetyksen sekä fyysisiin vammoihin ja henkiseen kärsimykseen liittyvien kustannusten muodossa.*

---

*<sup>1 a</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59).*

### Tarkistus 33

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 kappale

##### *Komission teksti*

(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

##### *Tarkistus*

(16) Infrastruktuurimaksuun lisättävät korotukset voisivat myös olla hyödyllinen väline, kun pyritään puuttumaan tiettyjen teiden käyttöön liittyviin huomattaviin ympärivahinkoihin tai ruuhkiin muuallakin kuin vuoristoalueilla. Siksi **olisi helpotettava** korotusten **soveltamista, siten että poistetaan nykyiset rajoitukset, joiden mukaan korotuksia voidaan soveltaa vain mainituilla alueilla, ja samoin olisi helpotettava niiden kohdentamista Euroopan laajuisen liikenneverkon**

ruuhkamaksua.

*ydinverkon hankkeisiin*. Jotta voidaan välttää päällekkäisten maksujen periminen käyttäjiltä, *korotuksille olisi asetettava tiukemmat rajat* tieosuuksilla, joilla sovelletaan ruuhkamaksua. *Sovellettava enimmäistaso olisi myös mukautettava eri tilanteisiin*.

## Tarkistus 34

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(17 a) Kevyiden ajoneuvojen kohdalla on tärkeää varmistaa, että tämä direktiivi ei haittaa kansalaisten vapaata liikkuvuutta. Jäsenvaltioiden olisi voitava ottaa käyttöön alennuksia ja vähennyksiä, kun maksujen vaikutus tienkäyttäjiin on suhteettoman suuri maantieteellisistä tai sosiaalisista syistä.*

## Tarkistus 35

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(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.

(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 *ja yhteentoimivia* tiemaksujärjestelmiä.

## Tarkistus 36

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 kappale

(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.

(19) Tiemaksut **tuovat** käyttöön resursseja, jotka auttavat **vaihtoehtoisten liikenneinfrastruktuurihankkeiden rahoittamisessa ja ristiinrahoittamisessa sekä** korkealaatuisen liikenneinfrastruktuurin **ja -palveluiden** kunnossapidon ja kehittämisen rahoittamisessa. Siksi on asianmukaista, **että jäsenvaltiot käyttävät** tiemaksuista saatavia tuloja tähän tarkoitukseen, ja **on asianmukaista edellyttää**, että ne raportoivat riittävällä tavalla näiden tulojen käytöstä. **Infrastruktuurimaksuista ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista saatavat tulot olisi siksi investoitava takaisin liikennealaan.** Tämän pitäisi erityisesti auttaa havaitsemaan mahdollisia rahoitusvajeita ja lisäämään tiemaksujen yleistä hyväksymistä.

### Tarkistus 37

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 kappale

(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**

(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 **vähimmäisarvojen**

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 sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegeoitujen 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 delegeoituja säädöksiä.

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 sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegeoitujen 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 delegeoituja säädöksiä.

## Tarkistus 38

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(21a) Komission olisi esitettävä viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta ulkoisten ympäristö-, ruuhka- ja terveystalustusten sisällyttämiselle hintoihin yleinen, avoin ja selkeä kehys, johon infrastruktuurimaksujen tuleva laskenta perustuu. Tässä yhteydessä komission olisi voitava ehdottaa mallia, johon liitetään vaikutusarvio ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin***



*kaikissa liikennemuodoissa.  
Oikeasuhteisuuden varmistamiseksi  
ulkoisten kustannusten perimisessä on  
syytä ottaa huomioon kaikki  
liikennemuodot.*

### **Tarkistus 39**

#### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 b kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(21 b) Avoimuuden takaamiseksi olisi asianmukaista, että jäsenvaltiot ilmoittavat tienkäyttäjille tuloksista, jotka on saavutettu infrastruktuurimaksuista, ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista ja ruuhkamaksuista saatujen tulojen investoinnista. Niiden olisi ilmoitettava hyödyt, jotka on saavutettu liikenneturvallisuuden parantumisen, ympäristövaikutusten vähentymisen ja ruuhkaantumisen vähentymisen muodossa.*

### **Tarkistus 40**

#### **Ehdotus direktiiviksi Otsikko**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

### **Tarkistus 41**

#### **Ehdotus direktiiviksi 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta Direktiivi 1999/62/EY 2 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta**

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

a) uudet infrastruktuurit tai uudet infrastruktuuriparannukset, mukaan lukien merkittävät rakenteelliset kunnostukset ***tai liikennemuotosiirtymään liittyvät vaihtoehtoiset liikenneinfrastruktuurit***;

**Tarkistus 42**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

*Komission teksti*

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***;

*Tarkistus*

6) 'tietullilla' tiettyä summaa, joka perustuu tiettyssä infrastruktuurissa kuljettuun matkaan ja ajoneuvotyyppiin ja jonka maksaminen antaa ajoneuvolle oikeuden infrastruktuurien käyttöön; tietulliin sisältyy ***yksi tai useampi seuraavista maksuista: infrastruktuurimaksu*** tai ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu;

**Tarkistus 43**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

*Komission teksti*

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;

*Tarkistus*

11) 'liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannuksilla' sellaisten ***ihmisten terveydelle aiheutuneiden haittojen ja ympäristövahinkojen*** kustannuksia, jotka johtuvat hiukkaspäästöistä sekä otsonia muodostavien yhdisteiden kuten typen oksidien ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöistä ajoneuvoa käytettäessä;

## Tarkistus 44

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 12 alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

12) 'liikenneperäisten meluhaittojen kustannuksilla' sellaisten **ihmisten terveydelle aiheutuneiden haittojen ja ympäristövahinkojen** kustannuksia, jotka johtuvat ajoneuvojen tuottamasta tai ajoneuvojen ja tienpinnan vuorovaikutuksessa syntyvästä melusta;

## Tarkistus 45

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 15 alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 46

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 18 a alakohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

**18 a) 'kevyellä ajoneuvolla' kevyttä hyötyajoneuvoa, henkilöautoa tai moottoripyörää;**

## Tarkistus 47

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 19 alakohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

19) 'kevyellä *hyötyajoneuvolla*'  
*pienoisbussia, pakettiautoa* tai *tavaroiden*  
*kuljetukseen tarkoitettua* pakettiautoa;

## Tarkistus

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 20 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**20 a)** '*museoajoneuvolla*' *Euroopan*  
*parlamentin ja neuvoston direktiivin*  
*2014/45/EU\** 3 artiklan 7 kohdassa  
*tarkoitettua historiallisesti merkittävää*  
*ajoneuvoa*;

---

\* *Euroopan parlamentin ja neuvoston*  
*direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä*  
*huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja*  
*niiden perävaunujen*  
*määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin*  
*2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127,*  
*29.4.2014, s. 51).*

## Tarkistus 49

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 22 alakohta

*Komission teksti*

22) 'pakettiautolla' *tavaroiden*

*Tarkistus*

(22) 'pakettiautolla' ajoneuvoa, *joka ei*

*kuljetukseen tarkoitettua* ajoneuvoa, jonka suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia;

*ole henkilöauto ja* jonka suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia;

## Tarkistus 50

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 22 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*22 a) 'tavaroiden kuljetukseen tarkoitettulla pakettiautolla' maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) 1071/2009\* tarkoitettulla tavalla käytettävää ajoneuvoa, jonka suurin sallittu kokonaismassa on 2,4–3,5 tonnia ja jonka korkeus on yli 2 metriä.*

---

*\* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetetus (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).*

## Tarkistus 51

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 22 b alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*22 b) 'päästöttömällä käytöllä' ajoneuvoa, jonka käytöstä ei todennettavasti aiheudu pakokaasupäästöjä koko katetulla tieverkon osalla;*

## Tarkistus 52

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 23 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**23 a) 'moottoripyörällä' kaksipyöräistä ajoneuvoa, jossa voi olla sivuvaunu, sekä mitä tahansa kolmi- tai nelipyörää, joka kuuluu asetuksessa (EU) N:o 168/2013 tarkoitettuihin ajoneuvoluokkiin L3e, L4e, L5e, L6e tai L7e;**

## Tarkistus 53

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 27 alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

27) 'käyttöoikeussopimuksella' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/23/EU 5 *artiklan* 1 *kohdassa* määriteltyä *käyttöoikeussopimusta*;

---

*Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, käyttöoikeussopimusten tekemisestä (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 1).*

## Tarkistus 54

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 29 alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

29) 'merkittävästi muutetulla tietulli- tai maksujärjestelmällä' tietulli- tai maksujärjestelmää, jota on muutettu siten,

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.

että kustannukset tai tulot ovat muuttuneet vähintään **15** 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.

***Käyttöoikeussopimuksissa merkittäviksi muutoksiksi ei katsota sellaisia muutoksia, jotka täyttävät direktiivin 2014/23/EU 43 artiklan 1 ja 2 kohdan ehdot.***

#### *Perustelu*

*On vältettävä määrittelemästä merkittäviä muutoksia liian rajoittavasti, jotta toimivaltaisille viranomaisille aiheutuva hallinnollinen taakka ei kasvaisi liian suureksi. Tarkistuksella pyritään helpottamaan tiemaksujärjestelmien porrastamista, jotta nykyisen direktiivin säännöksiä voidaan soveltaa helpommin ja välttää se, että kaikista tiemaksuihin tehdyistä porrastuksista on ilmoitettava komissiolle. Tarkistuksen ansiosta merkittävien muutosten määritelmä voidaan myös saattaa paremmin yhdenmukaiseksi käyttöoikeussopimusten tekemisestä annetun direktiivin 2014/23/EU kanssa.*

#### **Tarkistus 55**

##### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta (uusi)**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 29 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***29 a) ’ristiinrahoituksella’ tehokkaiden vaihtoehtojen liikenneinfrastruktuurihankkeiden rahoitusta nykyisten liikenneinfrastruktuurien tie- ja infrastruktuurimaksuista saaduilla tuloilla;***

#### **Tarkistus 56**

##### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY  
2 artikla – 1 kohta – 29 b alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**29 b) 'jäsenvaltioilla' kaikkia jäsenvaltioiden viranomaisia eli keskushallinnon viranomaisia, liittovaltion viranomaisia ja muita alueellisia viranomaisia, joille on annettu valtuudet varmistaa unionin lainsäädännön noudattaminen.**

## **Tarkistus 57**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
2 artikla – 2 kohta – b alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**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 suojele pilaantumiselta.

b) infrastruktuurien tai infrastruktuuriparannusten kustannuksia voivat olla erityiset meluhaittojen vähentämiseen, **innovatiivisten teknologioiden käyttöönottoon** tai liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät infrastruktuurikulut sekä todelliset maksut, jotka infrastruktuurin haltija on suorittanut objektiivisista ympäristönäkökohdista, kuten maaperän suojele pilaantumiselta, **mukaan lukien uusista sääntelyvelvoitteista aiheutuneet kulut.**

## **Tarkistus 58**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 2 a alakohta (uusi)**  
Direktiivi 1999/62/EY  
6 artikla – 2 kohta – b a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**2 a) Lisätään 6 artiklan 2 kohtaan b a alakohta seuraavasti:**



”b a) museoajoneuvot;”

## Tarkistus 59

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 artikla – 6 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

6. Jäsenvaltiot eivät saa **[tämän direktiivin voimaantuloajankohta] alkaen** ottaa käyttöön raskaita ajoneuvoja **ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettuja pakettiautoja** koskevia käyttäjämaksuja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 9 kohdan soveltamista. Ennen mainittua ajankohtaa käyttöönotetut käyttäjämaksut voidaan pitää voimassa 31 päivään joulukuuta **2022, ja ne korvataan infrastruktuurimaksuilla 1 päivästä tammikuuta 2023 tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvissa tieverkon osissa.**

## Tarkistus 60

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 artikla – 7 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

7. Jäsenvaltiot eivät saa [tämän direktiivin voimaantuloajankohta] ottaa käyttöön kevyitä ajoneuvoja koskevia käyttäjämaksuja. Ennen mainittua ajankohtaa käyttöönotetut käyttäjämaksut **voidaan pitää voimassa** 31 päivään joulukuuta **2025.**

## Tarkistus 61

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 artikla – 9 kohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

9. Raskaisiin ajoneuvoihin sovellettavia tietulleja ja käyttäjämaksuja on 1 päivästä tammikuuta 2020 sovellettava kaikkiin raskaisiin ajoneuvoihin **ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakettiautoihin.**

**Tarkistus 62**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 artikla – 10 kohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

10. Raskaisiin ajoneuvoihin ja **tavaroiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakettiautoihin sekä** kevyisiin ajoneuvoihin, **joita eivät ole tavaroiden kuljetukseen tarkoitettuja pakettiautoja**, sovellettavia tietulleja ja käyttäjämaksuja voidaan ottaa käyttöön tai pitää voimassa toisistaan riippumatta **31 päivään joulukuuta 2022.**

**Tarkistus 63**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7a artikla – 3 kohta – 1 alakohta

*Komission teksti*

Siltä osin kuin käyttäjämaksuja sovelletaan henkilöautoihin, infrastruktuurin käyttöoikeus on voitava saada vähintään seuraaviksi ajanjaksoiksi: 10 päivää, kuukausi tai kaksi kuukautta tai molemmat

*Tarkistus*

Siltä osin kuin käyttäjämaksuja sovelletaan henkilöautoihin, infrastruktuurin käyttöoikeus on voitava saada vähintään seuraaviksi ajanjaksoiksi: **yksi päivä, yksi viikko**, 10 päivää, kuukausi tai kaksi

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.

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, *viikkomaksu ja päivämaksu saavat* olla korkeintaan 8 prosenttia vuosimaksun määrästä.

## Tarkistus 64

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7a artikla – 4 kohta

#### *Komission teksti*

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.”

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 65

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7a artikla – 4 a kohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

*4 a. Käyttäjämaksujen oikeasuhteisuudessa voidaan ottaa huomioon sellaisen liikenteenharjoittamisen erityispiirteet, jonka lähtöpaikkana on EU:n reunalueella sijaitseva jäsenvaltio.*

## Tarkistus 66

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 4 a alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

7b artikla – 2 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**4 a) Lisätään 7 b artiklaan 2 a kohta seuraavasti:**

**”2 a. Niillä moottoritieosuuksilla, joilla peritään infrastruktuurimaksu, on oltava kaikkien käyttäjien liikenneturvallisuuden takaamiseen tarvittava infrastruktuuri ja niillä voi olla kaikissa sääolosuhteissa turvallisia paikoitusalueita asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) .../... mukaisesti (2017/0122(COD)).”**

*Perustelu*

*Moottoritieverkon osien, joilla peritään infrastruktuurimaksu, on oltava sellaisia, että maantieliikenteen harjoittajat voivat täyttää kaikki ajo- ja lepoajoista annetussa asetuksessa säädetyt velvollisuudet ja että kaikille käyttäjille voidaan taata korkea liikenneturvallisuuden taso.*

## Tarkistus 67

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 c artikla – 1 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

1. Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön ulkoisiin kustannuksiin

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.

## Tarkistus 68

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 c artikla – 5 kohta

#### *Komission teksti*

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.**

## Tarkistus 69

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 c artikla – 5 a kohta (uusi)

perustuvan maksun, joka liittyy liikenneperäisen ilman pilaantumisen tai liikenneperäisten meluhaittojen tai molempien kustannuksiin.

**Ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja voidaan ottaa käyttöön tai pitää voimassa tieverkon osissa, joihin ei sovelleta infrastruktuurimaksuja.**

**Liikenneperäisestä ilman pilaantumisesta tai liikenneperäisistä meluhaitoista perittävä** ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu on porrastettava ja määritettävä liitteessä III a esitettyjä vähimmäisvaatimuksia ja menetelmiä sekä **vähintään** liitteessä III b esitettyjä **vähimmäisarvoja** noudattaen.

#### *Tarkistus*

5. Tietulleja kantavien jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2021 sovellettava raskaisiin ajoneuvoihin **ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakettiautoihin liikenneperäisestä ilman pilaantumisesta tai liikenneperäisistä meluhaitoista perittävää ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua kaikissa 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa tieverkon osissa, joihin sovelletaan infrastruktuurin käyttömaksua.**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**5 a.** *Edellä 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa tieverkon osissa kannettavaa ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2026 alkaen syrjimättömästi kaikkiin ajoneuvoluokkiin.*

## **Tarkistus 70**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 c artikla – 5 b kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**5 b.** *Jäsenvaltiot voivat soveltaa poikkeuksia, joilla ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja voidaan porrastaa museoajoneuvojen osalta.*

## **Tarkistus 71**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 da artikla – 1 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**1 a.** *Ruuhkamaksuja voidaan ottaa käyttöön tai pitää voimassa infrastruktuurimaksuista riippumatta.*

## **Tarkistus 72**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 da artikla – 3 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

3. Mille tahansa tieverkon osalle

3. Mille tahansa tieverkon osalle

asetettua ruuhkamaksua on sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin ajoneuvoluokkiin liitteessä V esitettyjen vakiovastaavuuskertoimien mukaisesti.

asetettua ruuhkamaksua on sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin ajoneuvoluokkiin liitteessä V esitettyjen vakiovastaavuuskertoimien mukaisesti.

***Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää vapauttaa maksusta linja-autot, sillä ne edistävät joukkoliikennettä sekä sosioekonomista kehitystä ja alueellista koheesiota.***

## Tarkistus 73

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 da artikla – 4 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

4. ***Ruuhkamaksu ei saa alittaa liitteessä VI määriteltyjä tasoja missään tietyypissä.***

## Tarkistus 74

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 da artikla – 5 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

ruuhkamaksua sovelletaan.”

## Tarkistus 75

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 1 kohta – a alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

a) korotuksen tuottamat tulot investoidaan sellaisen liikenneinfrastruktuurin *tai sellaisten liikennepalvelujen* rakentamisen rahoittamiseen, joka edistää suoraan ruuhkautumisen tai ympäristövahinkojen lievittämistä ja joka sijaitsee samassa liikennekäytävässä kuin tieosuus, johon korotusta sovelletaan;

## Tarkistus 76

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 1 kohta – b alakohta

#### *Komission teksti*

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 osuiksille*, jolloin korotus saa olla enintään 25 prosenttia;

#### *Tarkistus*

b) korotus on enintään 15 prosenttia 7 b artiklan 1 kohdan ja 7 e artiklan mukaisesti lasketusta painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta, paitsi *vuoristoalueilla, missä infrastruktuurikustannukset sekä ilmasto- ja ympäristövahingot ovat suuremmat kuin muualla*, jolloin korotus saa olla enintään 50 prosenttia;



## Perustelu

Tarkistuksella pyritään yksinkertaistamaan korotusjärjestelyiden käyttöönottoa määrittämällä yksi korotusprosentti, joka on 25 prosenttia riippumatta siitä, mihin korotusten tulot kohdennetaan.

### Tarkistus 77

#### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 1 kohta – d alakohta

#### *Komission teksti*

d) tiedot korotuksen tarkasta soveltamispaikasta ja näyttö a alakohdassa tarkoitettujen *ydinverkkokäytävien rakentamisen* rahoituspäätöksestä toimitetaan komissiolle ennen korotuksen soveltamista;

#### *Tarkistus*

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

### Tarkistus 78

#### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 1 a kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

*Poistetaan.*

## Perustelu

Tarkistuksella pyritään yksinkertaistamaan korotusjärjestelyiden käyttöönottoa koskevaa sääntelykehystä.

### Tarkistus 79

#### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

*Komission teksti*

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 neuvoaantavaa menettelyä noudattaen.

*Tarkistus*

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 neuvoaantavaa menettelyä noudattaen. ***Kun korotusta sovelletaan 7 e artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin tietullijärjestelyihin, sitä ei pidetä merkittävänä muutoksena tätä direktiiviä sovellettaessa.***

**Tarkistus 80**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 4 kohta

*Komission teksti*

***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***

*Tarkistus*

***Poistetaan.***

*samanaikaisesta soveltamisesta saatavat tulot on investoitava asetuksen (EU) N:o 1316/2013 liitteessä I olevassa I osassa lueteltujen ydinverkkokäytävien rakentamisen rahoittamiseen.*

## Tarkistus 81

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 g artikla – 1 kohta – d alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

d) ruuhka-ajat, joiden aikana peritään korkeampia infrastruktuurimaksuja ruuhkien vähentämiseksi, eivät ylitä kestoaltaan viittä tuntia päivässä ***tai niiden tuntien määrää, joiden aikana ruuhka-aste ylittää 100 prosentin kapasiteetin;***

## Tarkistus 82

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 g artikla – 3 kohta

#### *Komission teksti*

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.

#### *Tarkistus*

3. Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja ei ***käytä maksamiseen sähköistä tietullikantojärjestelmää tai ei tarkastuksessa pysty esittämään voimassaolevaa ennakkoon maksettua kestoilausta tai tämän ajoneuvossa ei ole tietullijärjestelmän haltijan hyväksymää ajoneuvoon asennettua laitteistoa, jota*** tarvitaan ajoneuvon päästöluokan varmistamiseksi 2 kohdan soveltamista varten, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja.

## Tarkistus 83

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 g artikla – 4 kohta – 1 alakohta

*Komission teksti*

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.

*Tarkistus*

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, **ja ottaa tässä huomioon päästöjä vähentävät teknologiat.**

**Tarkistus 84**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 g artikla – 4 kohta – 2 alakohta

*Komission teksti*

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.**

*Tarkistus*

Jäsenvaltioiden on vuoden kuluessa delegoidun säädöksen voimaantulosta porrastettava infrastruktuurimaksu ottaen huomioon hiilidioksidipäästöjen viitearvot ja asiaa koskeva ajoneuvoluokitus.

**Tarkistus 85**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 g artikla – 4 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*4 a. Päästöttömien ajoneuvojen infrastruktuurimaksuihin on tehtävä 50 prosentin vähennys alhaisimpaan maksuun verrattuna ... päivästä ...kuuta ... [tämän direktiivin voimaantulopäivä]. Päästöttömään käyttöön on sovellettava samaa vähennystä, jos tällainen käyttö voidaan osoittaa.*

**Tarkistus 86**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 c artikla – 4 b kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*Komissio esittää viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [EUVL: lisätään päivämäärä: viiden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta] arviointikertomuksen, jossa arvioidaan päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuutta ja päästöttömyyttä käyttöä. Siirretään komissiolle valta antaa tarvittaessa 9 e artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa lasketaan uudelleen päästöttömiin ajoneuvoihin sovellettava vähennys alhaisimpaan infrastruktuurin käyttömaksuun verrattuna.*

**Tarkistus 87**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 ga artikla – 1 kohta

*Komission teksti*

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

**Tarkistus 88**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 ga artikla – 2 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)*

*Tarkistus*

*2 a. Jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon ajoneuvon ympäristöominaisuuksien parantumisen, joka liittyy kyseisen ajoneuvon siirtymiseen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön. Ennakkoon maksetun kestoilauksen tai tietullijärjestelmää hoitavan tahon hyväksymän muun järjestelyn on annettava mahdollisuus tietullien porrastukseen siten, että käyttäjä palkitaan vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön siirtymisestä johtuvasta ajoneuvon ympäristöominaisuuksien parantumisesta.*

**Tarkistus 89**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 ga artikla – 3 kohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

3. Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja ei tarkastuksessa *osoita kuuluvansa ennakkoon maksetun kestoilauksen tai järjestelmän haltijan hyväksymän muun järjestelyn piiriin tai ei* pysty esittämään ajoneuvoa koskevia asiakirjoja, joita tarvitaan ajoneuvon päästötasojen varmistamiseksi

perittäviä tietulleja tai vuotuisia käyttäjämaksuja.

(vaatimustenmukaisuustodistus) komission asetuksen (EU) .../...\*\*\*\*\* mukaisesti, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja tai vuotuisia käyttäjämaksuja. *Jos ajoneuvon päästötason todistavat asianmukaiset asiakirjat esitetään myöhemmin, kaikki sovellettujen tietullien tai maksujen ja todellisten tietullien tai maksujen väliset erotukset on korvattava kyseisen ajoneuvon kohdalla.*

## Tarkistus 90

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 ga artikla – 3 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*3 a. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön poikkeuksellisia toimenpiteitä maksujen perimiseksi museoajoneuvoista.*

## Tarkistus 91

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 ga artikla – 4 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

4. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 9 e artiklan mukaisesti liitteessä VII määriteltyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen *ja sekä liikenneturvallisuutta parantavien että vähähiiliseen liikenteeseen siirtymistä edistävien osien merkityksen huomioon ottamiseksi.*

## Tarkistus 92

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta – a a alakohta (uusi)**

Direktiivi 1999/62/EU

7 h artikla – 1 kohta – a alakohta – 3 luetelmakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*a a) Lisätään 7 h artiklan 1 kohdan a alakohtaan luetelmakohta seuraavasti:*

*”- selkeä tieto käyttömaksujen ja tietullien maksamiseen tarkoitettujen ajoneuvoihin asennettujen laitteistojen yhteentoimivuudesta; siinä on perusteltava, miksi käyttäjät eivät voi käyttää muissa jäsenvaltioissa käytössä olevia muita ajoneuvoon asennettuja laitteistoja tämän tietullijärjestelyn kohdalla.”*

**Tarkistus 93**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta – a a alakohta (uusi)**

Direktiivi 1999/62/EU

7 h artikla – 1 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*a a) Lisätään kohta seuraavasti:*

*”1 a. Käyttöoikeuden luovuttajan ja saajan välisiä suhteita sääntelevien sopimuspuitteiden tarkoituksena on mahdollistaa käyttöoikeussopimusten mukauttaminen 7 c, 7 d a, 7 g ja 7 g a artiklassa määritettyihin velvollisuuksiin liittyvään unionin tai kansallisen sääntelykehityksen kehitykseen.”*

**Tarkistus 94**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta – a a alakohta (uusi)**

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 2 kohta – johdantokappale



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

**-a) Korvataan 2 kohdan johdantokappale seuraavasti:**

2. **Raskaiden ajoneuvojen ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen osalta** jäsenvaltiot voivat säätää infrastruktuurimaksun vähennyksistä tai alennuksista edellyttäen, että

## Tarkistus 95

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta – a alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 2 kohta – c alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

c) tällaiset vähennykset tai alennukset eivät ole enempää kuin **20** prosenttia sellaisten vastaavien ajoneuvojen maksamasta infrastruktuurimaksusta, joilla ei ole oikeutta vähennykseen tai alennukseen **ja jotka liittyvät paikalliseen ja/tai tavanomaiseen liikennöintiin.**”

## Tarkistus 96

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta – a alakohta (uusi)**

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 2 a kohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

**a a) Lisätään 2 kohdan jälkeen kohta seuraavasti:**

**”2 a. Jäsenvaltiot voivat säätää infrastruktuurimaksun vähennyksistä tai alennuksista kevyille ajoneuvoille ja erityisesti haja-asutusalueella ja esikaupunkialueilla asuville säännöllisille käyttäjille edellyttäen, että**

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

b) tällaiset alennukset tai vähennykset edistävät

i) sosiaalista yhteenkuuluvuutta; ja/tai

ii) liikkuvuutta syrjäseutualueilla ja/tai syrjäisimmillä alueilla;”

## Tarkistus 97

### Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta – a b alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 2 b kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

a b) Lisätään 2 kohdan jälkeen kohta seuraavasti:

”2 b. Jäsenvaltiot tai toimivaltaiset viranomaiset voivat ottaa käyttöön kilometrikohtaisen kiinteämääräisen vapautuksen tietyllä tieosuudella ottaen huomioon syrjäseutualueiden liikkuvuusmallit ja taloudellisen edun, edellyttäen että tuloksena oleva maksurakenne on oikeasuhteinen, julkinen ja käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin eikä se aiheuta muille käyttäjille lisäkustannuksia korkeampien tietullien muodossa;”

## Tarkistus 98

### Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta – b alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 3 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

3. Ellei 7 g artiklan 1 kohdan b

3. Ellei 7 g artiklan 1 kohdan

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.*”

## Tarkistus 99

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta – b a alakohta (uusi)**

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 3 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**b a)** *Lisätään 3 kohdan jälkeinen kohta seuraavasti:*

**”3 a.** *Vuoristoalueilla ja syrjäseutualueilla jäsenvaltiot tai toimivaltaiset viranomaiset voivat porrastaa raskaiden ajoneuvojen tietullimaksuja niiden piiriin kuuluvien ajoneuvojen ajomatkan mukaan sosioekonomisten vaikutusten minimoimiseksi, edellyttäen että*

**a)** *ajomatkaan perustuvassa maksujen porrastamisessa otetaan huomioon lyhyen ja pitkän matkan kuljetuksiin liittyvät erilaiset tekijät, erityisesti saatavilla olevat liikennemuotosiirtymän vaihtoehdot muihin liikennemuotoihin siirtymiseksi,*

**b)** *porrastusta sovelletaan syrjimättömästi,*

**c)** *teknisillä laitteilla voidaan havaita*

## Tarkistus 100

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – a alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 j artikla – 1 kohta – 2 alakohta

#### *Komission teksti*

”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.”

#### *Tarkistus*

”Jäsenvaltioiden on tätä varten tehtävä yhteistyötä sellaisten menetelmien vahvistamiseksi, joiden avulla tienkäyttäjillä on ympäri vuorokauden mahdollisuus maksaa tietullit ja käyttäjämaksut tavanomaisia, *myös sähköisiä* maksuvälineitä, käyttäen *joko rajalla tai muussa myyntipisteessä ja saada maksusta kuitti* jäsenvaltioissa, joissa maksuja sovelletaan, sekä näiden jäsenvaltioiden ulkopuolella.”

## Tarkistus 101

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – b alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 j artikla – 3 kohta

#### *Komission teksti*

3. Kun jäsenvaltio perii ajoneuvosta tietullia, tietullin kokonais määrä, infrastruktuurimaksun määrä, ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun määrä ja ruuhkamaksun määrä, jos sellaista sovelletaan, on ilmoitettava tienkäyttäjälle annettavassa maksutositteessa mahdollisuuksien mukaan sähköisessä muodossa.”

#### *Tarkistus*

3. Kun jäsenvaltio perii ajoneuvosta tietullia, tietullin kokonais määrä, infrastruktuurimaksun määrä, ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun määrä ja ruuhkamaksun määrä, jos sellaista sovelletaan, on ilmoitettava tienkäyttäjälle annettavassa maksutositteessa *tämän pyynnöstä* mahdollisuuksien mukaan sähköisessä muodossa.”

## Tarkistus 102

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 k artikla – 1 kohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

Tällä direktiivillä ei estetä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön tietullijärjestelmän, säättämistä asianmukaisesta korvauksesta ***edellyttäen, että siitä ei aiheudu häiriötä tai vahinkoa paikallisille ja/tai tavanomaisille liikenteenharjoittajille***, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamista.”

**Tarkistus 103**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 13 a alakohta (uusi)**  
Direktiivi 1999/62/EY  
8 a artikla (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**13 a) Lisätään 8 artikla seuraavasti:**

**8 a artikla**

***Valvonta ja raportointi***

- 1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä infrastruktuurimaksujen valvonnasta vastaava riippumaton viranomainen, joka varmistaa tämän direktiivin noudattamisen.***
- 2. Valvontaviranomaisen on tehtävä käyttöoikeussopimuksille taloudellisia ja rahoitusta koskevia tarkastuksia varmistaakseen erityisesti 7 b artiklan säännösten noudattamisen.***
- 3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle valvontaviranomaisen nimeämisestä.***

## Tarkistus 104

### Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – -a alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – johdantokappale

*Nykyinen teksti*

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

*Tarkistus*

**-a) Korvataan 9 artiklan 2 kohdan johdantokappale seuraavasti:**

”2. Koko liikenneverkon kehittämisen varmistamiseksi infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava määrä **on** käytettävä **tieliikenneverkon kunnossapitoon ja hoitoon** ja koko liikennejärjestelmän optimoimiseen. Erityisesti ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava määrä **on** käytettävä liikenteen tekemiseksi kestävämmäksi, muun muassa yhdellä tai useammalla seuraavalla tavalla:”

## Tarkistus 105

### Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – -a a alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – b alakohta

*Nykyinen teksti*

b) vähennetään tieliikenteen aiheuttamaa **ympäristön** pilaantumista **sen lähteellä**;

*Tarkistus*

**-a a) Korvataan 2 kohdan b alakohta seuraavasti:**

”b) vähennetään tieliikenteen aiheuttamaa **ilman** pilaantumista **ja meluhaittoja**;”

## Tarkistus 106

## Ehdotus direktiiviksi

### 1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – -a b alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – b a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**-a b) Lisätään 2 kohtaan alakohta seuraavasti:**

**”b a) rahoitetaan kestäviä joukkoliikenteen muotoja;”**

## Tarkistus 107

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – -a c alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – e alakohta

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

e) kehitetään liikenteen käyttäjille **vaihtoehtoista infrastruktuuria** ja/tai lisätään nykyistä kapasiteettia;

**-a c) Korvataan 2 kohdan e alakohta seuraavasti:**

**”e) kehitetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuureja direktiivin 2014/94/EU mukaisesti ja liikenteen käyttäjille vaihtoehtoisia palveluja ja/tai lisätään nykyistä kapasiteettia;”**

## Tarkistus 108

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – -a d alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – f alakohta

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

f) tuetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa;

**-a d) Korvataan 2 kohdan f alakohta seuraavasti:**

**”f) tuetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa ja poistetaan pullonkauloja;”**

## Tarkistus 109

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – -a e alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – h alakohta

*Nykyinen teksti*

h) parannetaan liikenneturvallisuutta;  
ja

*Tarkistus*

*-a e) Korvataan 2 kohdan h alakohta seuraavasti:*

*”h) parannetaan liikenneturvallisuutta ja turvallista tieinfrastruktuuria; ja”*

## Tarkistus 110

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – -a f alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – i alakohta

*Komission teksti*

i) tarjotaan valvottuja pysäköintialueita.

*Tarkistus*

*-a f) Korvataan 2 kohdan f alakohta seuraavasti:*

*i) tarjotaan **turvallisia ja** valvottuja pysäköintialueita.” ”*

## Tarkistus 111

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – b alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 3 kohta – johdantokappale

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 112

### Ehdotus direktiiviksi



**1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – b alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 3 kohta – b alakohta

*Komission teksti*

b) poistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon pullonkauloja;

*Tarkistus*

b) poistetaan *niiden verkkojen pullonkauloja ja puuttuvia yhteyksiä siellä, missä maksua sovelletaan, sekä Euroopan laajuisen liikenneverkon pullonkauloja;*

**Tarkistus 113**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – b alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 3 kohta – c alakohta

*Komission teksti*

c) kehitetään liikenteen käyttäjille vaihtoehtoista infrastruktuuria.”

*Tarkistus*

c) kehitetään liikenteen käyttäjille vaihtoehtoista infrastruktuuria *ja multimodaalisia solmukohtia.*”

**Tarkistus 114**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – B a alakohta (uusi)**

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 3 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*b a) Lisätään uusi kohta seuraavasti:  
”3 a. Infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot on käytettävä alueella, johon se tieosuus, jolta maksut peritään, kuuluu.”*

**Tarkistus 115**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta**

*Komission teksti*

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.

*Tarkistus*

2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän direktiivin voimaantulopäivä] **viiden vuoden** ajaksi 7 g artiklan 4 kohdassa, 7 g a artiklan 4 kohdassa ja 9 d artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. ***Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.***

**Tarkistus 116**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

11 artikla – -1 kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***-1. Jäsenvaltioiden tai toimivaltaisten viranomaisten on tarjottava mahdollisimman avoimesti ja selkeästi tietoa tienkäyttäjiltä saatujen tulojen käytöstä.***

**Tarkistus 117**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

11 artikla – 2 kohta – e a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***e a) korotusten tuottamia kokonaistuloja ja sitä, millä tieosuuksilla***

*ne on peritty.*

## **Tarkistus 118**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

11 artikla – 3 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**3 a.** *Jäsenvaltioiden on julkaistava tulokset, joita on saatu infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista saatujen tulojen investoinnista, sekä liikenneturvallisuuden parantumisen ja ympäristövaikutusten ja ruuhkaantumisen vähentymisen kautta saavutetut hyödyt.*

## **Tarkistus 119**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

11 artikla – 5 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**5 a.** *Komissio esittää viiden vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta kertomuksen päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuuden kehityksestä ja tarkistaa tarvittaessa vastaavasti päästöttömiin ajoneuvoihin sovellettavaa vähennysprosenttia.*

## **Tarkistus 120**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – b alakohta – i alakohta – 1 luetelmakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

”— Kustannusten jakaminen **ajoneuvotyypin mukaan** on tehtävä objektiivisin ja avoimin perustein ottamalla huomioon **eri ajoneuvotyyppien** osuus verkon liikenteestä ja siihen liittyvät kustannukset. Raskaiden ajoneuvojen ajokilometrejä voidaan tätä varten mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 4 kohdan mukaisilla ’vastaavuuskertoimilla’ (\*).

*Perustelu*

*Tiemaksulaskelman soveltamisalan laajentamisen yhteydessä kohdentamissäännön pitää koskea kaikkia asiaankuuluvia ajoneuvotyyppiä.*

**Tarkistus 121**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – b alakohta – i alakohta – 2 luetelmakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III – 2 jakso – 2.2 kohta – 2 luetelmakohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

”— Nämä kustannukset on jaettava raskaiden ajoneuvojen ja **kevyiden ajoneuvojen** välillä eri ajoneuvojen todellisten ja ennakoitujen ajokilometrien perusteella ja niitä voidaan mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 4 kohdan mukaisilla ’vastaavuuskertoimilla’.”

**Tarkistus 122**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – c alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIa – 1 kohta – 2 alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*Kun jäsenvaltio aikoo periä ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua vain osassa tai osissa tieverkkoa, joka koostuu sen osuudesta Euroopan laajuisesta verkosta tai sen moottoriteistä, kyseinen osa tai kyseiset osat on valittava sen jälkeen, kun on arvioitu, että*

*– ajoneuvojen tienkäyttö tieosuuksilla, joihin sovelletaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, aiheuttaa keskimääräistä enemmän*

*ympäristövahinkoja ilmanlaatua koskevan raportoinnin, kansallisten päästökartoitusten ja liikennemäärien perusteella ja melun osalta direktiivin 2002/49/EY mukaisesti arvioituna, tai*

*– ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun käyttöönotolla muissa osissa edellä mainittua tieverkkoa voisi olla haittavaikutuksia ympäristöön tai liikenneturvallisuuteen, tai ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun periminen ja kerääminen niissä aiheuttaisi suhteettomia kustannuksia.*

*Poistetaan.*

## **Tarkistus 123**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **Liite I – 1 kohta – c alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIa – 2 kohta

#### *Komission teksti*

2. Ajoneuvot, tiet ja ajankohdat, joihin maksua sovelletaan

*Kun jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä III b määriteltyjä viitearvoja korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, sen on ilmoitettava komissiolle ajoneuvoluokitus, jonka mukaan ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu on porrastettu. Sen on myös ilmoitettava komissiolle sellaisten teiden sijainti, joihin sovelletaan korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, jäljempänä 'taajamatiet (moottoritiet*

#### *Tarkistus*

2. Ajoneuvot, tiet ja ajankohdat, joihin maksua sovelletaan

*mukaan lukien)', ja sellaisten teiden sijainti, joihin sovelletaan alempia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, jäljempänä 'kaupunkien väliset tiet (moottoritiet mukaan lukien)'.*

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

Teiden luokittelussa taajamateihin (moottoritiet mukaan lukien) ja kaupunkien välisiin teihin (moottoritiet mukaan lukien) ja ajankohtien määrittelyssä on käytettävä objektiivisia perusteita, jotka liittyvät teiden ja niiden lähialueiden altistumiseen ympäristön pilaantumiselle, kuten väestötiheyttä, vuotuista keskimääräistä ilman pilaantumista (erityisesti PM10:n ja NO2:n osalta) sekä niiden päivien (PM10:n osalta) ja tuntien lukumäärää (NO2:n osalta), joina direktiivin 2008/50/EY nojalla vahvistetut raja-arvot ovat ylittyneet. Käytetyt perusteet on liitettävä ilmoitukseen.

Teiden luokittelussa taajamateihin (moottoritiet mukaan lukien) ja kaupunkien välisiin teihin (moottoritiet mukaan lukien) ja ajankohtien määrittelyssä on käytettävä objektiivisia perusteita, jotka liittyvät teiden ja niiden lähialueiden altistumiseen ympäristön pilaantumiselle, kuten väestötiheyttä, vuotuista keskimääräistä ilman pilaantumista (erityisesti PM10:n ja NO2:n osalta) sekä niiden päivien (PM10:n osalta) ja tuntien lukumäärää (NO2:n osalta), joina direktiivin 2008/50/EY nojalla vahvistetut raja-arvot ovat ylittyneet. Käytetyt perusteet on liitettävä ilmoitukseen.

## **Tarkistus 124**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **Liite I – 1 kohta – c alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIa – taulukko 3 (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**Taulukko 3: Henkilöautojen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun vähimmäisarvot (senttiä/ajoneuvokilometri):**

<i>Ajoneuvo</i>	<i>Moottori</i>	<i>EURO-luokka</i>	<i>Taajama</i>	<i>Kaupunkien välinen</i>
<i>Dieselläkäyttöinen henkilöauto</i>	<i>&lt;1,4 l</i>	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>

		<i>Euro 3</i>	1,6	0,9
		<i>Euro 4</i>	1,3	0,7
		<i>Euro 5</i>	0,9	0,5
		<i>Euro 6</i>	0,6	0,3
	<i>1,4–2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	3,6	1,0
		<i>Euro 1</i>	1,9	0,9
		<i>Euro 2</i>	1,8	0,8
		<i>Euro 3</i>	1,7	0,9
		<i>Euro 4</i>	1,4	0,7
		<i>Euro 5</i>	0,9	0,5
		<i>Euro 6</i>	0,6	0,3
	<i>&gt;2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	3,9	1,3
		<i>Euro 1</i>	1,9	0,9
		<i>Euro 2</i>	1,8	0,9
		<i>Euro 3</i>	1,7	0,9
		<i>Euro 4</i>	1,4	0,7
		<i>Euro 5</i>	0,9	0,5
		<i>Euro 6</i>	0,6	0,3
<i>Bensiinikäyttöinen henkilöauto</i>	<i>&lt;1,4 l</i>	<i>Euro 0</i>	3,7	2,4
		<i>Euro 1</i>	1,0	0,4
		<i>Euro 2</i>	0,7	0,3
		<i>Euro 3</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 4</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 5</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 6</i>	0,5	0,2
	<i>1,4–2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	3,9	3,0
		<i>Euro 1</i>	1,1	0,4
		<i>Euro 2</i>	0,7	0,3
		<i>Euro 3</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 4</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 5</i>	0,4	0,2
		<i>Euro 6</i>	0,4	0,2
	<i>&gt;2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	4,0	3,0

<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

## Tarkistus 125

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite I – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIa – taulukko 4 (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***Taulukko 4: Kevyiden hyötyajoneuvojen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun vähimmäisarvot (senttiä/ajoneuvokilometri):***

<i>Ajoneuvo</i>	<i>EURO-luokka</i>	<i>Taajama</i>	<i>Kaupunkien välinen</i>
<b><i>Bensiinikäyttöinen kevyt hyötyajoneuvo</i></b>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<b><i>Dieselläkäyttöinen kevyt hyötyajoneuvo</i></b>	<i>Euro 1</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

## Tarkistus 126



**Ehdotus direktiiviksi**  
**Liite I – 1 kohta – d alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
Liite IIIb – otsikko

*Komission teksti*

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN  
PERUSTUVAN MAKSUN  
**VIITEARVOT**

Tässä liitteessä vahvistetaan ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
**viitearvot**, mukaan lukien ilman  
pilaantumisen ja melun kustannukset.

### **Tarkistus 127**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**Liite I – 1 kohta – d alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
Liite IIIb – taulukko 1 – otsikko

*Komission teksti*

Taulukko 1: Raskaiden  
tavarankuljetusajoneuvojen ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
**viitearvot**

### **Tarkistus 128**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**Liite I – 1 kohta – d alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
Liite IIIb – taulukko 2 – otsikko

*Komission teksti*

Taulukko 2: Linja-autojen ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
**viitearvot**

### **Tarkistus 129**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**Liite I – 1 kohta – d alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
Liite IIIb – 2 kohta

RR\1155442FI.docx

65/114

PE615.363v04-00

*Tarkistus*

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN  
PERUSTUVAN MAKSUN  
**VÄHIMMÄISARVOT**

Tässä liitteessä vahvistetaan ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
**vähimmäisarvot**, mukaan lukien ilman  
pilaantumisen ja melun kustannukset.

*Tarkistus*

Taulukko 1: Raskaiden  
tavarankuljetusajoneuvojen ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
**vähimmäisarvot**

*Tarkistus*

Taulukko 2: Linja-autojen ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
**vähimmäisarvot**

*Komission teksti*

Taulukoiden 1 ja 2 arvot voidaan kertoa **kertoimella**, joka on enintään **2** vuoristoalueilla ja taajamien ympärillä, siinä määrin kuin se on perusteltua epäpuhtauksien heikomman hajaantumisen, teiden kaltevuuden, korkeuden tai lämpötilan inversioiden perusteella.”

*Tarkistus*

Taulukoiden 1 ja 2 arvot voidaan kertoa **viitekertoimella**, joka on enintään **4** vuoristoalueilla ja taajamien ympärillä, siinä määrin kuin se on perusteltua epäpuhtauksien heikomman hajaantumisen, teiden kaltevuuden, korkeuden tai lämpötilan inversioiden perusteella. **Jos korkeammalle vuoristoalueita ja taajamia koskevalle kertoimelle on tieteellistä näyttöä, viitearvoa voidaan nostaa yksityiskohtaisen perustelun pohjalta;”**

**Tarkistus 130**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – e a alakohta (uusi)**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IV – 4 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*e a) Lisätään liitteeseen IV kohta seuraavasti:*

**”Kaikkien vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien moottoriajoneuvojen suurinta sallittua painoa nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.”**

**Tarkistus 131**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 2 kohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite V – 3 jakso – c alakohta – taulukko 2 – sarake 2 – rivi 4

*Komission teksti*

*Tarkistus*

Linja-autot	Linja-autot
<i>2,5</i>	<i>1,5</i>

## PERUSTELUT

### 1. Nykytilanne

Verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY päällimmäisenä tarkoituksena oli poistaa liikenteenharjoittajien välisen kilpailun vääristymät ja varmistaa näin sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatteen toteutuminen.

Kun direktiiviä 1999/62/EY vuonna 2011 tarkistettiin, voitiin ottaa huomioon maksujen porrastuksen kielteiset ulkoisvaikutukset ja säätää mahdollisuudesta ottaa käyttöön ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja. Vuoden 2011 direktiivillä ei silti täysin saavutettu liikennepolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa asetettuja tavoitteita niin, että saastuttaja maksaa - ja käyttäjä maksaa -periaatteita sovellettaisiin täysimittaisesti Euroopan laajuiseen tieverkkoon. Nykyään vain noin 25 prosentissa koko Euroopan laajuisesta tieverkosta kannetaan matkaperusteisia maksuja raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta.

### 2. Komission ehdotukset

- Kaikki raskaat ajoneuvot sisällytetään soveltamisalaan: vuodesta 2020 alkaen kaikkia raskaisiin tavaraliikenteen ajoneuvoihin sovellettavia nykyisiä ja uusia tietullijärjestelmiä on sovellettava myös linja-autoihin. Vastaisuudessa ei myöskään ole enää mahdollista vapauttaa alle 12 tonnin painoisia ajoneuvoja tietulleista. Tällä toimenpiteellä pyritään rajoittamaan raskaiden ajoneuvojen välisen kilpailun vääristymistä sekä välttämään maksurasituksen kohdistuminen yksinomaan yli 12 tonnin painoiseihin raskaisiin tavaraliikenteen ajoneuvoihin.
- Komissio ehdottaa direktiivin tiettyjen säännösten ja etenkin infrastruktuurimaksujen porrastuksen ulottamista kevyisiin ajoneuvoihin.
- Vinjetit kielletään raskailta ajoneuvoilta vuodesta 2024 alkaen ja kevyiltä ajoneuvoilta vuodesta 2028 alkaen käyttäjä maksaa -periaatteen soveltamisen tehostamiseksi.
- Tehdään mahdolliseksi ottaa käyttöön ruuhkamaksuja.
- Porrastetaan infrastruktuurimaksut raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen tapauksessa hiilidioksidipäästöjen perusteella vuodesta 2021 alkaen sekä kevyiden ajoneuvojen tapauksessa hiilidioksidipäästöjen ja Euro-normien perusteella.
- Tehdään päästöttömien ajoneuvojen infrastruktuurimaksuihin 75 prosentin vähennys.
- Velvoitetaan kantamaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja tietyillä teillä, joilla raskaiden ajoneuvojen aiheuttamat ympäristövahingot ovat keskimääräistä suuremmat.
- Komission ehdotuksilla pyritään lisäämään tietullijärjestelmien avoimuutta ja tehostamaan tulojen käytön seuranta.

### 3. Esittelijän ehdotukset

Komission ehdotus sisältää useita liikennepolitiikkaa koskevan valkoisen kirjan tavoitteiden suuntaisia toimenpiteitä, jotka edistävät käyttäjä maksaa - ja saastuttaja maksaa -periaatteiden täysimittaista soveltamista. Tältä osin esittelijä katsoo, että Euroopan parlamentin ehdotusten on oltava yhtä kunnianhimoisia kuin komission ehdotusten.

Esittelijä pitää myös tarpeellisena parantaa ja lujittaa komission ehdotusta useiden avainkysymysten osalta. Niinpä mietintö sisältää tarkistuksia tekstin keskeisiin osiin, jotka voidaan ryhmitellä viiden päätavoitteen mukaan:

- a) Tienkäyttäjärühmien välisen syrjinnän poistaminen sekä käyttäjä maksaa - ja saastuttaja maksaa -periaatteiden soveltaminen kaikkiin ajoneuvoihin:
  - Tämän tavoitteen saavuttamiseksi esittelijä ehdottaa, että vinjettijärjestelmien poistuttua käytöstä aletaan soveltaa ajoneuvosta riippumattomia tietulleja, jotta kaikki tienkäyttäjät maksaisivat osansa infrastruktuurimaksuista ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista.
  - Jotta komission ehdotus olisi ulkoisten kustannusten osalta selkeämpi, on otettava käyttöön ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu niitä tieverkon osia varten, joilla kannetaan infrastruktuurimaksu.
  - Käyttäjä maksaa - ja saastuttaja maksaa -periaatteiden soveltaminen kaikkiin ajoneuvoihin vähentää osaltaan tienkäyttäjärühmien välistä syrjintää.
  
- b) Maantiekuljetusten alalla vallitsevien ja eri kuljetusmuotojen välisten kilpailun vääristymien poistaminen:
  - Tämän tavoitteen saavuttamiseksi esittelijä ehdottaa, että vinjettien kieltämisen lisäksi otetaan käyttöön matkaan perustuvia maksujärjestelmiä. Tarkoituksena on taata, että Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) teillä, joilla oli käytössä vinjetti, kannetaan vastaisuudessa jonkinlainen maksu, jotta vältetään eri kuljetusmuotojen välisen kilpailun vääristyminen.
  - Kilpailun vääristymien poistamiseksi ehdotetaan, että tavarankuljetukseen käytettäviin pakettiautoihin sovellettavat säännökset saatetaan linjaan raskaisiin tavaraliikenteen ajoneuvoihin sovellettavien säännösten kanssa.
  
- c) Euroopan tieverkon kunnan jatkuvan huononemisen estäminen:
  - Teiden kunnossapitoon kohdistetut julkiset menot ovat pienentyneet EU:ssa noin 30 prosenttia vuosina 2006–2013. Tämä vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Tavoitteen saavuttamiseksi esittelijä ehdottaa, että infrastruktuurimaksujen tulot osoitetaan tieinfrastruktuurin kunnossapitoon ja kohentamiseen ja liikennejärjestelmien parantamiseen.
  
- d) Puhtaaseen liikkuvuuteen siirtymisen nopeuttaminen:
  - Esittelijä ehdottaa, että ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista saatavilla tuloilla rahoitetaan siirtymistä vähäpäästöiseen liikkuvuuteen.
  - Lisäksi esittelijä ehdottaa, että helpotetaan korotusjärjestelmien soveltamista, jotta voidaan rahoittaa Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeita.

e) Tietullijärjestelmien hyväksyttävyyden ja avoimuus:

- Esittelijä uskoo tulojen kohdentamisen lisäävän tietullijärjestelmien hyväksyttävyyttä. Tätä varten esittelijä ehdottaa, että maksuista saatavat tulot käytetään sen tieosuuden alueella, jolta maksut kannetaan.
- Tiettyjen aluiden erityispiirteiden huomioon ottamiseksi esittelijä ehdottaa mahdollisuutta soveltaa tietyllä tieosuudella kiinteämääräistä kilometriperusteista vapautusta, jotta järjestelmä olisi joustavampi ja jotta voidaan ottaa huomioon syrjäisten alueiden tilanne.
- Sosiaalisen osallisuuden ja alueellisen koheesion varmistamiseksi esittelijä ehdottaa, että säännöllisiin käyttäjiin sovellettavien vähennysten tasoja korotetaan, etenkin suurten taajamien reuna-alueilla.
- Esittelijä katsoo, että niissä tieverkon osissa, joissa kannetaan infrastruktuurimaksu, liikenneturvallisuuden on oltava korkea tasoa, ja niissä on oltava kaikki tarvittavat infrastruktuurit, kuten turvalliset paikoitusalueet, jotta varmistetaan tieliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoajoista annetussa asetuksessa säädettyjen velvollisuuksien noudattaminen.
- Tietullijärjestelmien avoimuuden varmistamiseksi etenkin maksujen suuruuden laskennan ja tulojen kohdentamisen osalta esittelijä ehdottaa, että jokaiseen jäsenvaltioon perustetaan tietullijärjestelmien valvonnasta vastaava riippumaton viranomainen ja että varmistetaan, että tulojen käytöstä tiedotetaan tehokkaasti kaikille käyttäjille.
- Esittelijä ehdottaa komission ehdotuksen tarkistamista ruuhkamaksujen osalta, jottei linja-autoille ja julkiselle liikenteelle aiheuteta kohtuutonta haittaa.

**LIITE: LUETTELO YHTEISÖISTÄ TAI HENKILÖISTÄ,  
JOILTA ESITTELIJÄ ON SAANUT TIETOJA**

Seuraavan luettelon laatiminen on täysin vapaaehtoista, ja esittelijä on siitä yksin vastuussa. Esittelijä on saanut tietoja seuraavilta yhteisöiltä tai henkilöiltä valmistellessaan mietintöä:

<b>YHTEISÖ TAI HENKILÖ</b>
AEGPL EUROPE
ALBERTIS
ALBERTO MAZZO, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEAN ESITTELIJÄ
ASFINAG LIAISON OFFICE BRUSSELS
ASSOCIATION OF FRENCH REGIONS
BORNE ÉLISABETH, RANSKAN LIIKENNEMINISTERI
CLECAT
COMITÉ D'ORIENTATION DES ASSISES DE LA MOBILITÉ
COMITÉ POUR LA TRANSALPINE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS (CPMR)
CONFERENCE OF EUROPEAN DIRECTORS OF ROADS
COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAY AND INFRASTRUCTURE COMPANIES
DEUTSCHE BAHN (GERMAN RAILWAYS)
EL KHADRAOUI SAÏD - EUROPEAN POLITICAL STRATEGY CENTRE

E-MOBILITY PLATFORM
EURELECTRIC
EUROPEAN ASSOCIATION OF TOLLED MOTORWAYS (ASECAP)
EUROPEAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATION – ACEA
EUROPEAN EXPRESS ASSOCIATION (EEA)
EUROPEAN RAIL FREIGHT ASSOCIATION
EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL (ESC)
EUROPEAN UNION ROAD FEDERATION (ERF)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA)
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
HISTORIC VEHICLE GROUP
IMONITRAF
INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU)
LAHELLEC GERARD, BRETAGNEN ALUEVALTUUSTON VARAPUHEENJOHTAJA, VASTUUALUEENA LIIKENNE
MICHELIN
NORJAN EU-EDUSTUSTO
MOSKOVSKI IVAYLO, BULGARIAN LIIKENNEMINISTERI



PICHEREAU DAMIEN, RANSKAN KANSALLISKOKOUKSEN JÄSEN
ÖBB-HOLDING AG (AUSTRIAN FEDERAL RAILWAYS)
SHV ENERGY
SIEMENS
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF) (FRENCH RAILWAYS)
TDIE
TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT
VAN ESSEN HUIB CE DEFLT
VINCI CONCESSION
ŽAGAR IVAN, ALUEIDEN KOMITEAN ESITTELIJÄ

28.3.2018

## **YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO**

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Valmistelija (\*): Seb Dance

(\* ) Valiokuntien yhteistyömenettely – työjärjestyksen 54 artikla

### **LYHYET PERUSTELUT**

Direktiivissä 1999/62/EY vahvistetaan oikeudelliset puitteet verojen ja maksujen kantamiselle raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta tiettyjen teiden käytöstä. Direktiivissä jäsenvaltioita ei veloiteta ottamaan maksuja käyttöön, vaan siinä annetaan vähimmäisvaatimukset tavalle, jolla infrastruktuurin käyttömaksut määrätään.

Euroopan ympäristökeskuksen (EYK) mukaan maantieliikenne on suurin kasvihuonekaasupäästöjen lähde EU:ssa. Kun kaiken liikenteen osuus kokonaishiilidioksidipäästöistä on EU:ssa 23 prosenttia, maantieliikenteen osuus tästä on 72 prosenttia. Suurin osa näistä päästöistä (yli 60 prosenttia) on peräisin henkilöautoista, mutta raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen päästöt ovat kasvussa. Jos nykyinen suuntaus jatkuu, tieliikennesektorin päästövähennykset eivät riitä EU:n vuosiksi 2030 ja 2050 asettamien ilmastotavoitteiden saavuttamiseen.

Tieliikenteen ilmansaastepäästöjen kustannukset ovat merkittävä osa yhteiskunnan kustannuksia. EYK:n mukaan ilman pilaantuminen aiheuttaa vuosittain EU:ssa noin 500 000 ennen aikaista kuolemaa, ja tieliikenteen päästöt muodostavat suurimman päästölähteen.

Kuljetusten kysynnän kasvaessa liikennemuutokset lisääntyvät, mikä aiheuttaa paitsi huomattavia taloudellisia ja sosiaalisia sekä ympäristökustannuksia myös myöhästymisiä, polttoaineen tuhlausta sekä hiilidioksidin ja epäpuhtauksien lisäpäästöjä, jotka muodostavat yhdessä 1–2 prosenttia EU:n BKT:stä. Vaikka nykyinen direktiivi sisältää mahdollisuuden periä maksu tieliikenteen ulkoisista kustannuksista, kyseistä säännöstä ei ole juurikaan käytetty.

Komissio asetti vuonna 2011 julkaistussa valkoisessa kirjassaan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma: kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” vuoden 2020 määräajaksi, johon mennessä edetään ”*ulkoisten kustannusten (mukaan luettuina melu, paikallinen saastuminen ja ruuhkat pakollisesti katettavien kulumiskustannusten lisäksi) täydelliseen ja pakolliseen sisällyttämiseen hintoihin maantie- ja rautatieliikenteessä*”. Nykyisen suuntauksen jatkuessa EU ei pysty saavuttamaan kyseistä tavoitetta.

Valmistelija suhtautuu yleisesti ottaen myönteisesti komission ehdotuksen tavoitteeseen edistää rahoituksen ja ympäristön kannalta kestävästi tieliikennettä laajentamalla ”käyttäjä maksaa”- ja ”saastuttaja maksaa” -periaatteiden soveltamista. Tällä lausunnolla pyritään varmistamaan, että tehokkailla ja oikeudenmukaisilla tiemaksuilla voidaan edistää EU:n pyrkimyksiä vähentää hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöjä panemalla ”saastuttaja maksaa” -periaate entistä paremmin täytäntöön ja vauhdittamalla siirtymistä puhtaaseen ja päästöttömään liikenteeseen.

### **Soveltamisala**

Nykyinen direktiivi kattaa vain raskaat tavarankuljetusajoneuvot, mutta komissio ehdottaa oikeudellisten puitteiden laajentamista kaikkiin raskaisiin ajoneuvoihin – linja-autoihin – ja kevyisiin ajoneuvoihin – henkilöautoihin ja pakettiautoihin. Valmistelija kannattaa tällaista soveltamisalan laajentamista. Linja-, henkilö- ja pakettiautot eivät tuota tarpeeksi tiemaksuilla, vaikka niiden osuus liikenteestä on suuri ja ne vastaavat suuresta osasta infrastruktuurin kulumisesta (ja muista ulkoisista kustannuksista).

Oikeudenmukaisen ja tehokkaan hinnoittelun edistämiseksi valmistelija ehdottaa, että henkilöautot erotetaan tavaroiden kuljetukseen tarkoitetuista pakettiautoista, niin että raskaisiin ajoneuvoihin 3,5 tonnista alkaen koskevia tiemaksuja sovelletaan kuljetuksissa käytettyihin suuriin pakettiautoihin. Suuria pakettiautoja käytetään tavaroiden kuljetuksessa yhä enemmän raskaisiin ajoneuvoihin sovellettavien sääntöjen kiertämiseksi.

### **Infrastruktuurin käyttömaksut: matka- vai aikaperusteiset**

Valmistelija on tyytyväinen ehdotukseen luopua asteittain aikaperusteisista tiemaksuista (vinjeteistä), sillä ne eivät vastaa todellista tienkäyttöä vaan kannustavat kuljettajia ajamaan enemmän aikana, josta he ovat maksaneet. Toisaalta matkaperusteiset tietullit ovat oikeassa suhteessa tienkäyttöön ja enemmän ”saastuttaja maksaa” ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteiden mukaisia.

Valmistelija kehottaa aikaistamaan vinjettien käytön poistamista raskailta ajoneuvoilta, myös tavaroiden kuljettamiseen käytetyiltä pakettiautoilta, ja kevyiltä ajoneuvoilta, koska tämä nopeuttaa tieliikenteen ulkoisten kustannusten sisällyttämistä hintoihin ja ”saastuttaja maksaa” -periaatteen soveltamista.

### **Ulkoiset kustannukset**

Tieliikenne aiheuttaa merkittäviä ulkoisia kustannuksia, mukaan luettuina ilmastonmuutos, ilman pilaantuminen ja melu. Tällä hetkellä ala maksaa vain osan kyseisistä kustannuksista. Vaikka valmistelija onkin tyytyväinen komission ehdotukseen soveltaa ulkoisiin kustannuksiin perustuvia pakollisia maksuja myös raskaisiin ajoneuvoihin tieverkon saastuneimmissa osissa, sen avulla ei pystytä saavuttamaan asetettua tavoitetta, joka koskee

ulkoisten kustannusten pakollista sisällyttämistä hintoihin tieliikenteessä.

Valmistelija kehottaa siksi soveltamaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, joka liittyy ilman pilaantumisen ja meluhaittojen kustannuksiin, pakollisena koko tieverkossa, johon sovelletaan infrastruktuurin käyttömaksuja. Liitteen III b viitearvot on vaihdettu sitoviin vähimmäisarvoihin ilman pilaantumisen ja meluhaittojen kustannusten perimiseksi, millä tehostetaan hinnoittelua ja edistetään siirtymistä puhtaampiin ajoneuvoihin.

### **Päästötön liikenne**

Tiemaksut voivat olla tehokas kysyntäpuolen väline, jolla helpotetaan päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa. Päästöttömään liikenteeseen siirtymisen nopeuttamiseksi valmistelija kehottaa säilyttämään päästöttömiä ajoneuvoja koskevan 75 prosentin vähennyksen, kuitenkin riippumatta täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 595/2009 voimaantulosta.

Valmistelija kehottaa myös poistamaan korkeimman Euro-luokan ajoneuvoja koskevan neljän vuoden vapautuksen ulkoisiin kustannuksiin perustuvasta maksusta. Vapauttaminen menettäisi merkityksensä Euro VI -luokan ajoneuvojen osalta, mutta vapautuksen poistaminen tulevilta Euro-luokilta nopeuttaa myös päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa.

### **Tulojen käyttötarkoituksen määrittely**

Tiemaksuilla saadaan käyttöön resursseja, joilla olisi rahoitettava liikenneinfrastruktuurin kunnossapitoa ja kehittämistä, vähennettävä tieliikenteen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista sen lähteellä ja helpotettava päästöttömien ajoneuvojen tuotantoa ja käyttöönottoa.

## TARKISTUKSET

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa ottamaan huomioon seuraavat tarkistukset:

### Tarkistus 1

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(1 a) Komissio on kyseisessä valkoisessa kirjassa asettanut vuoden 2020 määräajaksi, johon mennessä edetään ”ulkoisten kustannusten (mukaan luettuina melu, paikallinen saastuminen ja ruuhkat pakollisesti katettavien kulumiskustannusten lisäksi) täydelliseen ja pakolliseen sisällyttämiseen hintoihin maantie- ja rautatieliikenteessä”.**

### Tarkistus 2

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(1 b) Tavarankuljetus- ja matkustajaliikenneajoneuvojen liikkuminen myötävaikuttaa siihen, että ilmaan pääsee epäpuhtauksia, joilla on vakavia vaikutuksia ihmisten terveyteen ja jotka ovat syynä ilmanlaadun huononemiseen unionissa. Tällaisia epäpuhtauksia ovat esimerkiksi PM<sub>2,5</sub>, typpidioksidi ja otsoni, jotka Euroopan ympäristökeskuksen vuonna 2017 julkaiseman raportin arvioiden mukaan aiheuttivat vuonna 2014 pitkäaikaisen altistumisen vuoksi 399 000, 75 000 ja 13 600 ennenaikaista kuolemantapausta unionissa.**

### Tarkistus 3

**Ehdotus direktiiviksi**  
**Johdanto-osan 1 c kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 c) Liikenneuhkat lisääntyvät, mikä aiheuttaa paitsi huomattavia taloudellisia ja sosiaalisia sekä ympäristöön liittyviä kustannuksia myös myöhästymisiä, polttoaineen tuhlausta sekä hiilidioksidin ja epäpuhtauksien lisäpäästöjä.*

**Tarkistus 4**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**Johdanto-osan 1 d kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 d) Maailman terveysjärjestön mukaan pelkästään tieliikenteestä tuleva melu on toiseksi haitallisin ympäristön stressitekijä Euroopassa heti ilmansaasteiden jälkeen. Vähintään 9 000 ennen aikaista kuolemaa vuosittain voidaan yhdistää liikenteen melun aiheuttamiin sydäntauteihin.*

**Tarkistus 5**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**Johdanto-osan 1 e kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 e) Euroopan ympäristökeskuksen vuonna 2017 julkaiseman Euroopan ilmanlaatua koskevan raportin mukaan tieliikenne aiheutti vuonna 2015 eniten typen oksidien päästöjä ja oli toiseksi suurin mustahiilipäästöjen lähde.*

## Tarkistus 6

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(3 a) Käyttäjämaksujen oikeasuhteisuuden varmistamiseksi on tärkeää erottaa henkilöiden kuljetukseen tarkoitetut kevyet ajoneuvot tavaroiden kuljetukseen tarkoitetuista pakettiautoista, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EY) N:o 1071/2009<sup>1 a</sup> ja (EY) N:o 1072/2009<sup>1 b</sup> sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 165/2014<sup>1 c</sup> säädetään.**

---

<sup>1 a</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).

<sup>1 b</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

<sup>1 c</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

## Tarkistus 7

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(3 b) Pakettiautoja käytetään yhä enemmän keinona kiertää rekka-autoja koskevaa sosiaalialan sääntelyä ja markkinasääntelyä. Tällä direktiivillä on tarkoitus varmistaa, että maat soveltavat tietulleja suuriin pakettiautoihin, joita käytetään ammattimaiseen tavarankuljetukseen.**

## Tarkistus 8

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(4 a) Käyttöaikaan perustuvat käyttäjämaksut kannustavat kuljettajia ajamaan enemmän vinjettien voimassaolon aikana, minkä vuoksi ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa”-periaatteita ei sovelleta asianmukaisella tavalla.**

## Tarkistus 9

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(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

(5) Jotta voidaan varmistaa, että käyttäjät hyväksyvät tulevat tiemaksujärjestelmät, jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus ottaa käyttöön asianmukaisia järjestelmiä maksujen keräämiseksi osana laajempaa liikkuvuuspalvelujen kokonaisuutta. **Jäsenvaltioita kannustetaan ottamaan huomioon maksujen sosiaalinen**



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/EY<sup>16</sup> säännöksiä.

*hyväksyttävyyys ja sosioekonomiset tekijät, kun niitä pannaan täytäntöön, erityisesti, jotta ylläpidetään lukuisista pienistä ja keskisuurista yrityksistä koostuvan liikennealan kilpailukykyä, ja joustavoittamaan maksuja sellaisten henkilöautojen käyttäjien kannalta, jotka joutuvat käyttämään liikenneinfrastruktuuria säännöllisesti.* 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/EY<sup>16</sup> säännöksiä.

---

<sup>16</sup> 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).

---

<sup>16</sup> 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).

## Tarkistus 10

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(5 a) On erityisen tärkeää, että jäsenvaltioissa otetaan käyttöön oikeudenmukainen maksujärjestelmä, jolla ei rangaista sellaisia henkilöautojen käyttäjiä, jotka joutuvat useammin käyttämään teitä, joilla peritään maksuja, koska he asuvat maaseutualueilla, vaikeakulkuisilla alueilla tai eristyneillä alueilla. Jäsenvaltioiden olisi aluekehityspolitiikan mukaisesti myönnettävä näiden alueiden käyttäjille alennuksia maksuista.*

## Tarkistus 11

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(5 b) Jotta voidaan varmistaa, että käyttäjät hyväksyvät tulevat tiemaksujärjestelmät, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan huomioon sosioekonomiset tekijät, kun ne panevat täytäntöön henkilöautoja koskevia tiemaksutoimenpiteitä.**

## Tarkistus 12

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(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 ilmanlaatunormien<sup>17</sup> ja mahdollisesti sovellettavien melurajojen tai -tavoitteiden noudattamiseen. Siksi tällaisten maksujen soveltamista olisi helpotettava.

(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, se varmistaisi, että raskaat ajoneuvot osallistuvat oikeudenmukaisella osuudella EU:n ilmanlaatunormien<sup>17</sup> ja mahdollisesti sovellettavien melurajojen tai -tavoitteiden noudattamiseen, **ja mahdollistaisi kannustimien tarjoamisen vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön.** Siksi tällaisten maksujen soveltamista olisi helpotettava.

---

<sup>17</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/50/EY, annettu 21 päivänä toukokuuta 2008, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (EUVL L 152, 11.6.2008,

---

<sup>17</sup> 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).

s. 1).

### Tarkistus 13

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

##### *Komission teksti*

(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.

##### *Tarkistus*

(8) Tästä syystä painotettujen keskimääräisten ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen enimmäismäärät olisi korvattava helposti sovellettavilla **vähimmäisarvoilla**, joita päivitetään inflaation, tieliikenteen ulkoisten kustannusten arvioinnissa saavutetun tieteellisen edistyksen ja ajoneuvokannan koostumuksessa tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi.

### Tarkistus 14

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 a kappale (uusi)

##### *Komission teksti*

##### *Tarkistus*

**(8 a) Jotta saavutetaan 28 päivänä maaliskuuta 2011 julkaistussa komission valkoisessa kirjassa asetettu tavoite edetä ulkoisten kustannusten täydelliseen ja pakolliseen sisällyttämiseen hintoihin, ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun olisi oltava pakollinen siinä tieverkon osassa, johon sovelletaan infrastruktuurin käyttömaksuja.**

### Tarkistus 15

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 b kappale (uusi)

##### *Komission teksti*

##### *Tarkistus*

**(8 b) Rajoittamatta direktiivin 1999/62/EY 9 artiklan 1 a kohdan**

*soveltamista jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa ja pitää voimassa ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja niissä verkon osissa, joihin ei sovelleta infrastruktuurin käyttömaksuja.*

## Tarkistus 16

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 c kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(8 c) Ulkoisten kustannusten hintoihin sisällyttämisen vähimmäisarvojen vahvistamisen perusteena olisi käytettävä komission liikenteen ja liikkumisen pääosaston julkaisemaa asiakirjaa ”Handbook on External Costs of Transport”.*

## Tarkistus 17

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

(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 kustannuksiin perustuvia maksuja **on** määrä soveltaa kohdennettuna keinona kattaa ulkoiset kustannukset tilanteissa, joissa sillä on suurin merkitys.

## Tarkistus 18

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 12 kappale

#### *Komission teksti*

(12) Kaikkein vähäpäästöisimpien ja tehokkaimpien ajoneuvojen käytön edistämiseksi jäsenvaltioiden olisi sovellettava tällaisiin ajoneuvoihin **merkittävästi** alennettuja tietulleja ja käyttäjämaksuja.

#### *Tarkistus*

(12) Kaikkein vähäpäästöisimpien ja tehokkaimpien ajoneuvojen, **erityisesti päästöttömien ajoneuvojen**, käytön edistämiseksi **ja niiden kilpailuhaitan pienentämiseksi tavanomaisiin ajoneuvoihin nähden** jäsenvaltioiden olisi mahdollisimman pian sovellettava tällaisiin ajoneuvoihin alennettuja tietulleja ja käyttäjämaksuja. **Kaikkein vähäpäästöisimpiin ja tehokkaimpiin ajoneuvoihin siirtymisen nopeuttamiseksi näitä alennuksia on sovellettava riippumatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanotoimenpiteiden voimaantulosta.**

---

<sup>1 a</sup> **Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta (EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1).**

## Tarkistus 19

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 kappale

#### *Komission teksti*

(13) Liikenneuhkien, joihin kaikki

#### *Tarkistus*

(13) Liikenneuhkien, 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.

ajoneuvot vaikuttavat erisuuruisesti, aiheuttamat kustannukset vastaavat noin 1–2:ta prosenttia BKT:sta. Merkittävä osa näistä kustannuksista aiheutuu kaupunkien välisistä *ja raja-alueiden* ruuhkista. Siksi olisi sallittava erityinen ruuhkamaksu *rajoittamatta direktiivin 1999/62/EY 9 artiklan 1 a kohdan soveltamista ja* 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 *rajat ylittävien infrastruktuurihankkeiden ja liikennemuotosiirtymää koskevien hankkeiden kaltaisiin* hankkeisiin, joilla pyritään puuttumaan ongelman perimmäisiin syihin *ja joilla kannustetaan liikenteen siirtämiseen vaihtoehtoisille liikennereiteille sekä vähäpäästöisen julkisen liikenteen käytön lisäämiseen mahdollisimman paljon. Uudessa keruulinfrastruktuurissa ruuhkamaksujen keruumenetelmä ei saisi edistää ruuhkien syntymistä tai pahenemista.*

## Tarkistus 20

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 kappale

#### *Komission teksti*

(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

#### *Tarkistus*

(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 *erityisesti raja-alueilla ja kaupunkialueilla*, ne olisi rajoitettava

rajakustannuksia lähes täyden kapasiteetin olosuhteissa eli tilanteessa, jossa liikennemäärät lähenevät tien kapasiteettia.

tiettyihin määriin, jotka vastaavat ruuhkiin liittyviä rajakustannuksia lähes täyden kapasiteetin olosuhteissa eli tilanteessa, jossa liikennemäärät lähenevät tien kapasiteettia.

## Tarkistus 21

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 kappale

#### *Komission teksti*

(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.

#### *Tarkistus*

(19) **Tiemaksuilla saadaan** käyttöön resursseja, jotka auttavat korkealaatuisen liikenneinfrastruktuurin, **myös vaihtoehdoisen liikenneinfrastruktuurin**, kunnossapidon ja kehittämisen rahoittamisessa, **tieliikenteen aiheuttaman ympäristön pilaantumisen vähentämisessä sen lähteellä ja päästöttömien ajoneuvojen tuotannon ja käyttöönoton helpottamisessa. Siksi jäsenvaltioiden olisi sidottava tiemaksuista saatavat tulot tiettyyn käyttötarkoitukseen ja käytettävä niitä tähän tarkoitukseen ja raportoitava** riittävällä tavalla näiden tulojen käytöstä. Tämän pitäisi erityisesti auttaa havaitsemaan mahdollisia rahoitusvajeita ja lisäämään **matkaperusteisten** tiemaksujen yleistä hyväksymistä.

## Tarkistus 22

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 kappale

#### *Komission teksti*

(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

#### *Tarkistus*

(21) On tarpeen varmistaa, että ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut vastaavat jatkossakin mahdollisimman tarkasti raskaiden ajoneuvojen **ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen** aiheuttaman ilman pilaantumisen ja melun kustannuksia ilman, että maksujärjestelmästä tehdään liian

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 sopimuksessa<sup>21</sup> 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.

---

<sup>21</sup> EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

## Tarkistus 23

### Ehdotus direktiiviksi 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

monimutkainen, jotta kannustetaan kaikkein polttoainetehokkaimpien **ja vähäpäästöisten** 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 **vähimmäisarvojen** mukauttamista tieteen kehitykseen, raskaiden ajoneuvojen **ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen** 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 sopimuksessa<sup>21</sup> 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.

---

<sup>21</sup> EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.



Direktiivi 1999/62/EY  
1 artikla – 1 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**1 a. Voimassa olevat käyttöoikeussopimukset voidaan vapauttaa tämän direktiivin vaatimuksista siihen asti kun sopimus uusitaan.**

## **Tarkistus 24**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

a) uudet infrastruktuurit, **liikennemuotosiirtymään liittyvät uudet vaihtoehtoiset liikenneinfrastruktuurit** tai uudet infrastruktuuriparannukset, mukaan lukien merkittävät rakenteelliset kunnostukset;

## **Tarkistus 25**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

6. 'tietullilla' tiettyä summaa, joka perustuu tietyissä 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;**

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

## **Tarkistus 26**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
2 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

7. 'infrastruktuurimaksulla' maksua, joka on tarkoitettu jäsenvaltiossa aiheutuneiden infrastruktuuriin liittyvien rakentamis-, ylläpito-, käyttö- ja kehittämiskustannusten korvaamiseen **ja uusien vaihtoehtoisten liikenneinfrastruktuurihankkeiden ristiinrahoitukseen**;

**Tarkistus 27**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
2 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

*Komission teksti*

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;

*Tarkistus*

11. 'liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannuksilla' sellaisten **ihmisten terveydelle aiheutuneiden vahinkojen ja ympäristövahinkojen** kustannuksia, jotka johtuvat hiukkaspäästöistä sekä otsonia muodostavien yhdisteiden kuten typen oksidien ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöistä ajoneuvoa käytettäessä;

**Tarkistus 28**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
2 artikla – 1 kohta – 12 alakohta

*Komission teksti*

12. 'liikenneperäisten meluhaittojen

*Tarkistus*

12. 'liikenneperäisten meluhaittojen

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

kustannuksilla' sellaisten *ihmisten terveydelle aiheutuneiden* vahinkojen *ja ympäristövahinkojen* kustannuksia, jotka johtuvat ajoneuvojen tuottamasta tai ajoneuvojen ja tienpinnan vuorovaikutuksessa syntyvästä melusta;

## Tarkistus 29

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 19 alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

(19) 'kevyellä ajoneuvolla' henkilöautoa, pienoisbussia, *pakettiautoa* tai *tavaroiden kuljetukseen tarkoitettua* pakettiautoa;

## Tarkistus 30

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 22 alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 31

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 22 a alakohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

*(22 a) 'tavaroiden kuljetukseen tarkoitettulla pakettiautolla' asetuksessa*

(EY) N:o 715/2007<sup>1 a</sup> tarkoitettua N1-luokan III-alaluokan ajoneuvoa, joka on tarkoitettu tavaroiden kuljetukseen;

---

<sup>1 a</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1).

## Tarkistus 32

### Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 23 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(23 a) 'päästöttömällä käytöllä' viitataan hybridiajoneuvoihin silloin, kun niiden käytöstä ei aiheudu pakokaasupäästöjä katetulla tieverkon osalla;

## Tarkistus 33

### Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 2 kohta – b alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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,

b) infrastruktuurien tai infrastruktuuriparannusten kustannuksia voivat olla erityiset meluhaittojen **ja ilman pilaantumisen** vähentämiseen tai liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät infrastruktuurikulut sekä todelliset maksut, jotka infrastruktuurin haltija on suorittanut objektiivisista

kuten maaperän suojelu pilaantumiselta.

ympäristönäkökohdista, kuten maaperän suojelu pilaantumiselta.

## Tarkistus 34

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 artikla – 6 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

6. Jäsenvaltiot eivät saa 1 päivästä tammikuuta 2018 ottaa käyttöön raskaita ajoneuvoja koskevia käyttäjämaksuja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 9 kohdan soveltamista. Ennen mainittua ajankohtaa käyttöönotetut käyttäjämaksut voidaan pitää voimassa 31 päivään joulukuuta **2021**.

#### *Perustelu*

*Ei ole teknistä syytä siihen, että jäsenvaltiot eivät voisi luopua raskaita ajoneuvoja koskevista käyttäjämaksuista aikaisemmin.*

## Tarkistus 35

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 artikla – 9 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

9. Raskaisiin ajoneuvoihin sovellettavia tietulleja ja käyttäjämaksuja on 1 päivästä tammikuuta 2020 sovellettava kaikkiin raskaisiin ajoneuvoihin **ja kaikkiin tavaroiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakettiautoihin, jotka on varustettu asetuksessa (EU) N:o 165/2014 tarkoitetulla ajopiirturilla.**

## Tarkistus 36

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 artikla – 10 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

10. Raskaisiin ajoneuvoihin ja kevyisiin ajoneuvoihin sovellettavia tietulleja ja käyttäjämaksuja voidaan ottaa käyttöön tai pitää voimassa toisistaan riippumatta **31 päivään joulukuuta 2025.**

#### *Perustelu*

*Vinjetit poistetaan asteittain kaikilta ajoneuvoilta 31. joulukuuta 2025 mennessä.*

## Tarkistus 37

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 c artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

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.

#### *Tarkistus*

1. **Jäsenvaltioiden on pidettävä** voimassa tai **otettava** käyttöön **kaikkia ajoneuvoluokkia koskeva** ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu, joka liittyy liikenneperäisen ilman pilaantumisen tai liikenneperäisten meluhaittojen tai molempien kustannuksiin.

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

## Tarkistus 38

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

PE615.363v04-00

94/114

RR\1155442FI.docx

Direktiivi 1999/62/EY  
7 c artikla – 4 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**4 a.** *Tietulleja kantavien jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2022 sovellettava raskaisiin ajoneuvoihin ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettuihin pakettiautoihin ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, joka liittyy liikenneperäisen ilman pilaantumisen ja liikenneperäisten meluhaittojen kustannuksiin, kaikissa tieverkon osissa, joihin sovelletaan infrastruktuurin käyttömaksua.*

### **Tarkistus 39**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 c artikla – 4 b kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**4 b.** *Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2025 sovellettava kaikkiin raskaisiin ja kevyisiin ajoneuvoihin ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, joka liittyy liikenneperäisen ilman pilaantumisen ja liikenneperäisten meluhaittojen kustannuksiin, tai pidettävä maksu voimassa kaikissa tieverkon osissa, joihin sovelletaan infrastruktuurin käyttömaksua.*

### **Tarkistus 40**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 c artikla – 5 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

5. Tietulleja *kantavien*

5. Tietulleja *kantavat jäsenvaltiot*

*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.”

*voivat soveltaa raskaisiin ja kevyisiin ajoneuvoihin korkeampaa* ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua siinä 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun verkon osassa, jossa raskaiden ajoneuvojen *ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen* aiheuttamat ympäristövahingot ovat suuremmat kuin raskaiden ajoneuvojen *ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen* aiheuttamat keskimääräiset ympäristövahingot liitteessä III a tarkoitettujen asiaa koskevien raportointivaatimusten mukaisesti määritettyinä.”

## Tarkistus 41

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 c artikla – 5 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*5 a. Jäsenvaltiot ja toimivaltaiset alueet voivat ottaa käyttöön ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun, joka liittyy liikenneperäisten ilman pilaantumisen tai meluhaittojen kustannuksiin, tai pitää maksun voimassa niissä tieverkon osissa, joihin ei sovelleta infrastruktuurin käyttömaksua.*

## Tarkistus 42

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

7 d a artikla – 2 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*2 a. Uudessa keruuinfrastruktuurissa ruuhkamaksujen keruumenetelmä ei saa edistää ruuhkien syntymistä tai*



## **Tarkistus 43**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 1 kohta – johdantokappale

#### *Komission teksti*

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:

#### *Tarkistus*

1. Jäsenvaltio ***tai toimivaltainen alue*** 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:

## **Tarkistus 44**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 1 kohta – b alakohta

#### *Komission teksti*

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 ylittäville osuuksille, jolloin korotus saa olla enintään 25 prosenttia;

#### *Tarkistus*

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 ylittäville osuuksille, jolloin korotus saa olla enintään 50 prosenttia;

## **Tarkistus 45**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 g artikla – 4 kohta – 2 alakohta

*Komission teksti*

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.

*Tarkistus*

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 ... *päivästä ...kuuta ... [tämän direktiivin voimaantulopäivä]. Päästöttömään käyttöön on sovellettava samaa vähennystä, jos tällainen käyttö voidaan osoittaa.*

**Tarkistus 46**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 g artikla – 4 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**4 a.** *Komissio laatii viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (EUVL: lisätään päivämäärä: viiden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta) arviointikertomuksen, jossa arvioidaan päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuus. Siirretään komissiolle valta antaa tarvittaessa 9 e artiklan mukaisesti delegoitu säädös, jossa lasketaan uudelleen päästöttömiin ajoneuvoihin sovellettava vähennys korkeimpaan infrastruktuurin käyttömaksuun verrattuna.*

## Tarkistus 47

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 g artikla – 2 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 48

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 g a artikla – 3 a kohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

**3 a. Päästöttömien kevyiden ajoneuvojen infrastruktuurimaksuihin on tehtävä ... päivästä ...kuuta ... [tämän direktiivin voimaantulopäivä] 75 prosentin alennus korkeimpaan maksuun verrattuna.**

## Tarkistus 49

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta – a a alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 2 kohta – c a alakohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

**a a) Lisätään 2 kohtaan alakohta seuraavasti:**

**”c a) sellaisille henkilöautojen käyttäjille, jotka joutuvat käyttämään tätä infrastruktuuria säännöllisesti erityisesti**

*siksi, että he asuvat maaseutualueilla, vaikeakulkuisilla alueilla tai eristyneillä alueilla, myönnetään enintään 50 prosentin suuruinen vähennys tai alennus.”*

## Tarkistus 50

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – -a alakohta (uusi)**

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – 1 alakohta

*Komission teksti*

*Jäsenvaltioiden on päätettävä, miten tämän direktiivin tuottamia tuloja käytetään.* Koko liikenneverkon kehittämisen varmistamiseksi infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot *tai näitä tuloja vastaava määrä olisi* käytettävä liikennealan hyväksi ja koko liikennejärjestelmän optimoimiseen.

*Erityisesti* ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava määrä *olisi* käytettävä liikenteen tekemiseksi kestävämmäksi, muun muassa yhdellä tai useammalla seuraavalla tavalla:

a) helpotetaan tehokasta hinnoittelua;

*Tarkistus*

*-a) Korvataan 2 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:*

”Koko liikenneverkon kehittämisen varmistamiseksi infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot *on* käytettävä liikennealan hyväksi ja koko liikennejärjestelmän optimoimiseen. *Infrastruktuurimaksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava määrä on investoitava uudelleen yhteen tai useampaan seuraavista:*

*a) tuetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa ja sen kunnossapitoa ja hoitoa;*

*b) optimoidaan logistiikkaa;*

*c) parannetaan liikenneturvallisuutta;*

*d) tarjotaan valvottuja pysäköintialueita.*

Ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava määrä *on* käytettävä liikenteen tekemiseksi kestävämmäksi *sekä ihmisten terveydelle ja ympäristölle aiheutuvien vahinkojen ehkäisemiseksi*, muun muassa yhdellä tai useammalla seuraavalla tavalla:

a) helpotetaan tehokasta hinnoittelua;

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

## Tarkistus 51

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – b alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 3 kohta – a a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

- b) vähennetään tieliikenteen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista sen lähteellä;
- c) lievennetään tieliikenteen aiheuttaman ympäristön pilaantumisen vaikutuksia sen lähteellä;
- d) parannetaan ajoneuvojen hiilidioksidi- ja energiatehokkuutta;
- e) kehitetään liikenteen käyttäjille vaihtoehtoista infrastruktuuria ja/tai lisätään nykyistä kapasiteettia;
- f) tuetaan *ja edistetään sähköisen liikenteen kehittämistä ja infrastruktuuria, jolla sähköä siirretään ajoneuvoihin*;
- g) *ristiinrahoitetaan tehokkaita vaihtoehtoisia liikennehankkeita, joilla edistetään ympäristöystävällistä liikennemuotosiirtymää*;
- h) *tuetaan joukkoliikenteen eri muotoja.*”

*Tarkistus*

*a a) edistetään sähköajoneuvojen ja (ladattavien) hybridiajoneuvojen käytön lisäämistä;*

## Tarkistus 52

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

9 e artikla – 2 kohta

*Komission teksti*

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.

*Tarkistus*

2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän direktiivin voimaantulopäivä] **viiden vuoden ajaksi** 7 g artiklan 4 kohdassa, 7 ga artiklan 4 kohdassa ja 9 d artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. **Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.**

**Tarkistus 53**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – b alakohta – i alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III – 2 jakso – 2.1 kohta – a alakohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

– Kustannusten jakaminen raskaille **ja kevyille** ajoneuvoille on tehtävä objektiivisin ja avoimin perustein ottamalla huomioon **eri** ajoneuvojen osuus verkon liikenteestä ja siihen liittyvät kustannukset. Raskaiden ajoneuvojen ajokilometrejä voidaan tätä varten mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 4 kohdan mukaisilla 'vastaavuuskertoimilla' (\*).

**Tarkistus 54**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – b alakohta – i alakohta – 2 luetelmakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III – 2 jakso – 2.2 kohta – luetelmakohta

*Komission teksti*

– Nämä kustannukset on jaettava raskaiden ajoneuvojen ja **muun liikenteen** välillä eri ajoneuvojen todellisten ja ennakoitujen ajokilometrien perusteella ja niitä voidaan mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 4 kohdan mukaisilla 'vastaavuuskertoimilla'."

*Tarkistus*

”– Nämä kustannukset on jaettava raskaiden ajoneuvojen ja **kevyiden ajoneuvojen** välillä eri ajoneuvojen todellisten ja ennakoitujen ajokilometrien perusteella ja niitä voidaan mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 4 kohdan mukaisilla 'vastaavuuskertoimilla'."

**Tarkistus 55**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – c alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III a – otsikko

*Komission teksti*

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN  
PERUSTUVAN MAKSUN PERIMISTÄ  
KOSKEVAT  
VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

*Tarkistus*

**KORKEAMMAN** ULKOISIIN  
KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN  
MAKSUN PERIMISTÄ KOSKEVAT  
VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

**Tarkistus 56**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – c alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III a – johdantokappale

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

Tässä liitteessä vahvistetaan **liitteessä III b esitettyjä vähimmäisarvoja korkeamman** ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun perimistä ja, jos sellaista sovelletaan, ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun enimmäismäärän laskemista koskevat vähimmäisvaatimukset.

## Tarkistus 57

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite I – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III a – 1 jakso – 1 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

Jäsenvaltion on määritettävä tarkasti tieverkkonsa osa tai osat, joihin **liitteessä III b esitettyjä vähimmäisarvoja korkeampaa** ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua on tarkoitus soveltaa.

## Tarkistus 58

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite I – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III a – 2 jakso – 1 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 59

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite I – 1 kohta – c alakohta



Direktiivi 1999/62/EY  
Liite III a – 3 jakso – 1 kohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

Tätä jaksoa sovelletaan, jos jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä III b määriteltyjä **vähimmäisarvoja** korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja.

## **Tarkistus 60**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **Liite I – 1 kohta – c alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III a – 4 jakso – 4.1 kohta – johdantokappale

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

## **Tarkistus 61**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **Liite I – 1 kohta – c alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III a – 4 jakso – 4.2 kohta – johdantokappale

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 62

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite 1 – 1 kohta – d alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III b – otsikko

#### *Komission teksti*

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN  
PERUSTUVAN MAKSUN  
**VIITEARVOT**

#### *Tarkistus*

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN  
PERUSTUVAN MAKSUN  
**VÄHIMMÄISARVOT**

## Tarkistus 63

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite 1 – 1 kohta – d alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III b – 1 kohta

#### *Komission teksti*

Tässä liitteessä vahvistetaan ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
**viitearvot**, mukaan lukien ilman  
pilaantumisen ja melun kustannukset.

#### *Tarkistus*

Tässä liitteessä vahvistetaan ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
**vähimmäisarvot**, mukaan lukien ilman  
pilaantumisen ja melun kustannukset.

## Tarkistus 64

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – d alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III b – taulukko 1 – otsikko

#### *Komission teksti*

Taulukko 1: Raskaiden  
tavarankuljetusajoneuvojen ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
**viitearvot**

#### *Tarkistus*

Taulukko 1: Raskaiden  
tavarankuljetusajoneuvojen ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
**vähimmäisarvot**

## Tarkistus 65

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite 1 – 1 kohta – d alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III b – taulukko 2 – otsikko

*Komission teksti*

Taulukko 2: Linja-autojen ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
*viitearvot*

*Tarkistus*

Taulukko 2: Linja-autojen ulkoisiin  
kustannuksiin perustuvan maksun  
*vähimmäisarvot*

## Tarkistus 66

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite I – 1 kohta – d alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III b – taulukko 2 a (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*Taulukko 2 a: Henkilöautojen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun vähimmäisarvot*

<i>Ajoneuvo</i>	<i>Moottori</i>	<i>Euro-luokka</i>	<i>Esikaupunki</i>	<i>Kaupunkien välinen</i>
<i>Dieselauto</i>	<i>&lt;1,4 l</i>	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,6</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>1,4–2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,6</i>	<i>1,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,8</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>

		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>&gt; 2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>1,3</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Bensiiniauto</i>	<i>&lt;1,4 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>1,4–2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>&gt; 2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

## Tarkistus 67

### Ehdotus direktiiviksi Liite I – 1 kohta – d alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***Taulukko 2 b: Tavaroiden kuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun vähimmäisarvot***

<i>Ajoneuvo</i>	<i>Euro-luokka</i>	<i>Esikaupunki</i>	<i>Kaupunkien välinen</i>
<i>Tavaroiden kuljetukseen tarkoitettu bensinipakettiauto</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Tavaroiden kuljetukseen tarkoitettu dieselpakettiauto</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

**Tarkistus 68**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 2 kohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite V – 1 jakso – taulukko 2

*Komission teksti*

Taulukko 2: Vastaavuuskertoimet eri ajoneuvoluokkien ruuhkamaksutasojen välisen suhteen määrittämiseksi

Ajoneuvoluokka

Vastaavuuskerroin

Kevyet ajoneuvot

1

Niveltämättömät raskaat tavarankuljetusajoneuvot	1,9
Linja-autot	<b>2,5</b>
Nivelletyt raskaat tavarankuljetusajoneuvot	2,9

*Tarkistus*

Taulukko 2: Vastaavuuskertoimet eri ajoneuvoluokkien ruuhkamaksutasojen välisen suhteen määrittämiseksi

Ajoneuvoluokka	Vastaavuuskerroin
Kevyet ajoneuvot	1
Niveltämättömät raskaat tavarankuljetusajoneuvot	1,9
Linja-autot	<b>1,5</b>
Nivelletyt raskaat tavarankuljetusajoneuvot	2,9

**ASIAN KÄSITTELY  
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

<b>Otsikko</b>	Verojen ja maksujen kantaminen raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä
<b>Viiteasiakirjat</b>	COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)
<b>Asiasta vastaava valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 15.6.2017
<b>Lausunnon antanut valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 15.6.2017
<b>Associated committees - date announced in plenary</b>	16.11.2017
<b>Valmistelija</b> Nimitetty (pvä)	Seb Dance 21.6.2017
<b>Valiokuntakäsittely</b>	24.1.2018
<b>Hyväksytty (pvä)</b>	27.3.2018
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	+: 50 –: 11 0: 1
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Joëlle Mélin, Massimo Paolucci, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Cristian-Silviu Buşoi, Nicola Caputo, Albert Deß, Eleonora Evi, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Norbert Lins, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Dubravka Šuica, Keith Taylor, Carlos Zorrinho

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ  
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

<b>50</b>	<b>+</b>
ALDE:	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Frédérique Ries
EFDD:	Eleonora Evi
GUE/NGL:	Stefan Eck, Kateřina Konečná
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Cristian-Silviu Buşoi, Alberto Cirio, Angélique Delahaye, Albert Deß, Christofer Fjellner, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Lukas Mandl, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D:	Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE:	Marco Affronte, Bas Eickhout, Benedek Jávor, Michèle Rivasi, Davor Škrlec, Keith Taylor

<b>11</b>	<b>-</b>
ECR:	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter, Jadwiga Wiśniewska
EFDD:	Julia Reid
ENF:	Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh, Joëlle Mélin
NI :	Zoltán Balczó
PPE:	György Hölvényi

<b>1</b>	<b>0</b>
ECR	Mark Demesmaeker

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää



**ASIAN KÄSITTELY  
ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

<b>Otsikko</b>	Verojen ja maksujen kantaminen raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä		
<b>Viiteasiakirjat</b>	COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)		
<b>Annettu EP:lle (pvä)</b>	31.5.2017		
<b>Asiasta vastaava valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 15.6.2017		
<b>Committees asked for opinions</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ECON 16.11.2017	ENVI 15.6.2017	
<b>Not delivering opinions</b> Päätös tehty (pvä)	ECON 27.2.2018		
<b>Yhteistyöhön osallistuvat valiokunnat</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 16.11.2017		
<b>Esittelijät</b> Nimitetty (pvä)	Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy 4.7.2017		
<b>Valiokuntakäsittely</b>	22.1.2018	20.3.2018	14.5.2018
<b>Hyväksytty (pvä)</b>	24.5.2018		
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	+: -: 0:	35 2 3	
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Michael Gahler, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Jozo Radoš, Matthijs van Miltenburg		
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)</b>	Eric Andrieu, Eleonora Evi, Jude Kirton-Darling, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
<b>Jätetty käsiteltäväksi (pvä)</b>	7.6.2018		

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ  
ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

35	+
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
EFDD	Eleonora Evi, Marco Zullo
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Gahler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Lucy Anderson, Eric Andrieu, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jude Kirton-Darling, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Janusz Zemke, Claudia Țapardel
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor

2	-
ECR	Jacqueline Foster
PPE	Andor Deli

3	0
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Anneleen Van Bossuyt
PPE	Dieter-Lebrecht Koch

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää