



Bryssel, 5. marraskuuta 2018
(OR. en)

13535/18

Toimielinten välinen asia:
2017/0114(COD)

CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145

ILMOITUS

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta – Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn tulokset (Strasbourg, 22.–25. lokakuuta 2018)

I JOHDANTO

Esittelijä Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR)) esitteli liikenne- ja matkailuvaliokunnan puolesta direktiiviehdotusta koskevan mietinnön. Mietinnössä oli 131 tarkistusta ehdotukseen (tarkistukset 1–131).

Lisäksi poliittiset ryhmät esittivät seuraavat tarkistukset: Vihreät/EFA esitti yhdeksän tarkistusta (tarkistukset 133–141), EFDD yhden tarkistuksen (tarkistus 132) ja ENF 30 tarkistusta (tarkistukset 142–171). Yhtä tarkistusta (tarkistus 172) esittivät yli 38 parlamentin jäsentä.

II ÄÄNESTYS

Täysistunnon äänestyksessä 25. lokakuuta 2018 hyväksyttiin seuraavat tarkistukset: 1–4, 5 (ensimmäinen osa), 6–8, 10–18, 20–25, 27–44, 46 (ensimmäinen osa), 47–59, 61–70, 72, 75–131 ja 164.

Näin tarkistettu komission ehdotus muodostaa Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan, joka on liitteenä olevassa parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselmassa¹.

¹ Lainsäädäntöpäätöslauselmassa olevaan parlamentin kannan versioon on merkitty komission ehdotukseen tehdyistä tarkistuksista johtuvat muutokset. Komission tekstiin tehdyt lisäykset on *lihavoitu ja kursivoitu*. Poistettu teksti on osoitettu merkillä "■".

Verojen ja maksujen kantaminen raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä *I**

Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 25. lokakuuta 2018 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 lausunnon²,
 - ottaa huomioon alueiden komitean 1. helmikuuta 2018 antaman lausunnon³,
 - 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;

² EUVL C 81, 2.3.2018, s. 188.

³ EUVL C 176, 23.5.2018, s. 66.

3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

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_{2,5}, 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) Maailman terveysjärjestön mukaan pelkästään tieliikenteestä aiheutuva melu on toiseksi haitallisin 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

Tarkistus

(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.**

(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/EY 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 **ja henkilöautoja. 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^{1 a} ja N:o 1072/2009^{1 b} sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella

(EU) N:o 165/2014^{1 c}.

^{1 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston
asetus (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).

^{1 b} Euroopan parlamentin ja neuvoston
asetus (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).

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

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

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

toimivampia.

matkaperusteisilla maksuilla, jotka ovat tasapuolisempia, tehokkaampia ja toimivampia.

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) 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 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 b) 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 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 c) 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 d kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 d) 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 e kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 e) 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

Tarkistus

(5) Jotta voidaan varmistaa, että käyttäjät hyväksyvät tulevat tiemaksujärjestelmät,

(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.

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)

Komission teksti

Tarkistus

(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)**

Komission teksti

Tarkistus

(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 20

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

Komission teksti

Tarkistus

(5 d) 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 käyttötavasta. Oikeasuhteiset aikaperusteiset maksut voitaisiin laskea matkojen vaihtelua koskevien saatavilla olevien tietojen perusteella.

(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 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 ilmanlaatonormien¹⁷ 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 ilmanlaatonormien¹⁷ 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

Tarkistus

(8) Tästä syystä **olisi annettava mahdollisuus soveltaa ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja niissä tieverkon osissa, joissa ei peritä**

viitearvoilla, joita päivitetään inflaation, tieliikenteen ulkoisten kustannusten arvioinnissa saavutetun tieteellisen edistyksen ja ajoneuvokannan koostumuksessa tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi.

infrastruktuurimaksua, ja 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 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 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 merkittävästi alennettuja tietulleja ja käyttäjämaksuja.

Tarkistus

(12) Kaikkein vähäpäästöisimpien ja **tehokkaampien** ajoneuvojen käytön edistämiseksi jäsenvaltioiden olisi sovellettava tällaisiin ajoneuvoihin 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 kauttakulkuliikenne kuormittaa kyseisiä alueita erityisesti meluhaittojen, ilman pilaantumisen ja infrastruktuurin kulumisen muodossa, mitä vielä pahentaa kustannuskilpailu lähekkäisten käytävien kanssa. 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) Liikenneluuhkien, 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.

(13) Liikenneluuhkien, joihin kaikki ajoneuvot vaikuttavat erisuuruisesti, aiheuttamat kustannukset vastaavat noin **yhtä** 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/EY¹ a 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.

^{1 a} 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 ruuhkamaksua.

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 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 häiritse kansalaisten vapaata liikkuvuutta. Jäsenvaltioiden olisi voitava ottaa käyttöön alennuksia ja vähennyksiä, kun maksujen vaikutus tienkäyttäjien on suhteettoman suuri maantieteellisistä tai sosiaalisista syistä.**

Tarkistus 35

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti

(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.

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 **ja yhteentoimivia** tiemaksujärjestelmiä.

Tarkistus 36

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) 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** 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 delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

(21) 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 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.

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 terveyskustannusten 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
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Nimi

Komission teksti

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

Tarkistus

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 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 tai henkilöautoa;**

Tarkistus 47

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 19 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 48

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
määräaikaistestauksista sekä direktiivin
2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127,**

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

Tarkistus

22) 'pakettiautolla' ajoneuvoa, **joka ei 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 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

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*;

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

Tarkistus 54

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 29 alakohta

Komission teksti

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 inflatio mitataan komission (Eurostatin) julkaiseman EU:n laajuisen yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin, josta on poistettu energian ja jalostamattomien elintarvikkeiden vaikutus, muutosten perusteella.

Tarkistus 55

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

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

29) 'merkittävästi muutetulla tietulli- tai maksujärjestelmällä' tietulli- tai maksujärjestelmää, jota on muutettu siten, että kustannukset tai tulot ovat muuttuneet vähintään 15 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna inflaatiokorjauksen jälkeen, kun inflatio mitataan komission (Eurostatin) julkaiseman EU:n laajuisen yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin, josta on poistettu energian ja jalostamattomien elintarvikkeiden vaikutus, muutosten perusteella.

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

Komission teksti

Tarkistus

29 a) 'ristiinrahoituksella' tehokkaiden vaihtoehtoisten 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

b) infrastruktuurien tai infrastruktuuriparannusten kustannuksia voivat olla erityiset meluhaittojen vähentämiseen, **innovatiivisten teknologioiden käyttöönottoon** tai

sekä todelliset maksut, jotka infrastruktuurin haltija on suorittanut objektiivisista ympäristönäkökohdista, kuten maaperän suojele pilaantumiselta.

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 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

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 2023.

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 on korvattava infrastruktuurimaksuilla 1 päivästä tammikuuta 2023 tämän direktiivin***

soveltamisalaan kuuluvissa tieverkon osissa.

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, ***jotka 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

Komission teksti

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

Tarkistus

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

4 a. Käyttäjämaksujen oikeasuhteisuudessa voidaan ottaa huomioon sellaisen liikenteenharjoittamisen erityispiirteet, jonka lähtöpaikkana on unionin reunaluokalla sijaitseva jäsenvaltio.

Tarkistus 66

Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

7b artikla – 2 a kohta (uusi)

4 a) Lisätään 7 b artiklaan 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 enimmäisajoaika, 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)).”

Tarkistus 67

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

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. Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön ulkoisiin kustannuksiin 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 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**

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**

mukaisesti määritettyinä.”

käyttömaksua.”

Tarkistus 69

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 c artikla – 5 a kohta (uusi)

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

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

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää vapauttaa maksusta linja-autot, jotta edistetään joukkoliikennettä sekä sosioekonomista kehitystä ja alueellista koheesiota.

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 määritellyyn 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

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 ylittävälle osuuksille*, jolloin korotus saa olla enintään 25 prosenttia;

mukaisesti lasketusta painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta, paitsi *vuoristoalueilla, missä infrastruktuurikustannukset sekä ilmasto- ja ympäristövahingot ovat suuremmat kuin muualla*, jolloin korotus saa olla enintään 50 prosenttia;

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;

Tarkistukset 78 ja 164

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.

Tarkistus 79

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 3 kohta

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 neuvointavaa 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 neuvointavaa menettelyä noudattaen. ***Kun korotusta sovelletaan 7 e artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin tietullijärjestelyihin, sitä ei ole katsottava merkittäväksi muutokseksi 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-

Tarkistus

Poistetaan.

päästöluokissa III ja IV 1 päivästä tammikuuta 2015, Euro-päästöluokassa V 1 päivästä tammikuuta 2019 ja Euro-päästöluokassa VI tammikuusta 2023 alkaen. Kaikki korotuksen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen samanaikaisesta soveltamisesta saatavat tulot on investoitava asetuksen (EU) N:o 1316/2013 liitteessä I olevassa I osassa lueteltujen ydinverkkokäytävien rakentamisen rahoittamiseen.

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 ennakoon maksettua kestotilausta 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**

Tarkistus

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

*jotka eivät kuitenkaan ole päästöttömiä.
Päästöttömien ajoneuvojen
infrastruktuurimaksuihin on tehtävä 75
prosentin vähennys korkeimpaan
maksuun verrattuna.*

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 viimeistään
... päivänä ...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

*4 b. Komissio esittää viimeistään ...
päivänä ...kuuta ... [viisi vuotta tämän
direktiivin voimaantulosta]
arviointikertomuksen, jossa arvioidaan
päästöttömien ajoneuvojen
markkinaosuutta ja päästötöntä 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

(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)

Tarkistus 88

Ehdotus direktiiviksi 1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 ga artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

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 perittäviä tietulleja tai vuotuisia käyttäjämaksuja.

Tarkistus

3. Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja ei tarkastuksessa ***osoita kuuluvansa ennakoon maksetun kestopilaus- tai järjestelmän haltijan hyväksymän muun järjestelyn piiriin tai ei*** pysty esittämään ajoneuvoa koskevia asiakirjoja, joita tarvitaan ajoneuvon päästötasojen varmistamiseksi (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 – 8 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Komission teksti

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

Tarkistus

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 b alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EU

7 h artikla – 1 a kohta (uusi)

a b) Lisätään kohta seuraavasti:

”1 a. Käyttöoikeuden luovuttajan ja saajan välisiä suhteita sääntelevillä sopimuspuiteilla on pyrittävä mahdollistamaan käyttöoikeussopimusten mukauttaminen 7 c, 7 d a, 7 g ja 7 g a artiklassa määritettyihin velvollisuuksiin liittyvään unionin tai kansallisen sääntelykehyksen 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

c) tällaiset vähennykset tai alennukset eivät ole enempää kuin **13** prosenttia

c) tällaiset vähennykset tai alennukset eivät ole enempää kuin **20** prosenttia

sellaisten vastaavien ajoneuvojen maksamasta infrastruktuurimaksusta, joilla ei ole oikeutta vähennykseen tai alennukseen.”

sellaisten vastaavien ajoneuvojen maksamasta infrastruktuurimaksusta, joilla ei ole oikeutta vähennykseen tai alennukseen *ja jotka liittyvät paikalliseen tai tavanomaiseen liikennöintiin tai sekä paikalliseen että tavanomaiseen liikennöintiin.*”

Tarkistus 96

Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

a a) Lisätään 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 tai syrjäisimmillä alueilla tai sekä syrjäseutualueilla että 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)

a b) Lisätään 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

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

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

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 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) ajomatkiaan 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 ajoneuvojen tulo- ja lähtöpisteet kansallisten rajojen yli.”

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

Tarkistus

”Jäsenvaltioiden on tätä varten tehtävä yhteistyötä sellaisten menetelmien vahvistamiseksi, joiden avulla tienkäyttäjillä on ympäri vuorokauden mahdollisuus maksaa tietullit ja käyttäjämaksut tavanomaisia maksuvälineitä käyttäen ***ainakin***

”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***

tärkeimmissä myyntipisteissä
jäsenvaltioissa, joissa maksuja sovelletaan,
sekä näiden jäsenvaltioiden ulkopuolella.”

*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 kokonaismäärä, 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 kokonaismäärä, 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, säätämästä asianmukaisesta korvauksesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan **unionista** tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamista.”

Tarkistus

Tällä direktiivillä ei estetä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön tietullijärjestelmän, säätämästä asianmukaisesta korvauksesta **edellyttäen, että siitä ei aiheudu häiriötä tai vahinkoa paikallisille ja/tai tavanomaisille liikenteenharjoittajille**, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan **unionin toiminnasta** 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 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 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

Tarkistus

2. Jäsenvaltioiden on päätettävä, miten tämän direktiivin tuottamia tuloja käytetään. Koko liikenneverkon kehittämisen varmistamiseksi infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen

-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

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:

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

Nykyinen teksti

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

Tarkistus

-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

Nykyinen teksti

f) tuetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa;

Tarkistus

-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

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 i 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 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

Direktiivi 1999/62/EY

7 E artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän direktiivin

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.

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 samanpituiseksi 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

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 **ajoneuvotyyppin 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’(*).

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

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

Poistetaan.

– 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.

Tarkistus 123

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIa – 2 kohta

2. Ajoneuvot, tiet ja ajankohdat, joihin maksua sovelletaan

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 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><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>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>>2,0 l</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>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>Bensiinikäyttöinen henkilöauto</i>	<i><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>1,4–2,0 l</i>	<i>Euro 6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</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>>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 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>
<i>Bensiinikäyttöinen kevyt hyötyajoneuvo</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>Dieselläkäyttöinen kevyt hyötyajoneuvo</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 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

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN
PERUSTUVAN MAKSUN
VÄHIMMÄISARVOT

Tässä liitteessä vahvistetaan ulkoisiin
kustannuksiin perustuvan maksun
vähimmäisarvot, 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

Taulukko 1: Raskaiden
tavarankuljetusajoneuvojen ulkoisiin
kustannuksiin perustuvan maksun
vähimmäisarvot

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 IIb – 2 kohta

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**

yksi tonni.”

Tarkistus 131

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – 2 kohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite V – 3 jakso – c alakohta – taulukko 2 – sarake 1 – rivi 4

Komission teksti

Tarkistus

Linja-autot	Linja-autot
2,5	1,5