



Bryssel, 22. marraskuuta 2019
(OR. en)

14383/19

Toimielinten välinen asia:
2017/0114(COD)

TRANS 545

SELVITYS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 14059/19
Kom:n asiak. nro:	ST 9672/17 + ADD 1
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta – Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1. kesäkuuta 2017 osana ensimmäistä liikkuvuuspakettia.
2. Komissio esitteli ehdotuksensa puuttuakseen ongelmiin, jotka liittyvät kasvihuonekaasupäästöihin, tieinfrastruktuurin rahoitukseen ja ruuhkiin. Ehdotuksella muutetaan verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annettua direktiiviä (direktiivi 1999/62/EY).

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

3. Euroopan parlamentti on nimennyt liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOYn (SD, FR) esittelijäksi kahdeksannelle vaalikaudelle.
4. Euroopan parlamentti hyväksyi 25. lokakuuta 2018 ensimmäisen käsittelyn kantansa.
5. Giuseppe FERRANDINO (SD, IT) nimettiin esittelijäksi yhdeksännelle vaalikaudelle.
6. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa ehdotuksesta 529. täysistunnossaan 18. lokakuuta 2017. Euroopan alueiden komitea antoi lausuntonsa ehdotuksesta 127. täysistunnossaan 1. helmikuuta 2018.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

7. Maaliikennetyöryhmä aloitti ehdotuksen käsittelyn 1. kesäkuuta 2017 ehdotuksen yleisellä esittelyllä. Vaikutustenarviointia analysointiin 21. kesäkuuta 2017.
8. Neuvosto (TTE, liikenne) kävi 5. joulukuuta 2017 periaatekeskustelun ehdotuksesta (asiak. 14426/17). Tilanneselvitys esiteltiin 6. kesäkuuta 2019 (asiak. 9331/19).

IV AVOINNA OLEVAT KYSYMYKSET

9. Puheenjohtajavaltio katsoo, että ehdotuksella on ratkaiseva merkitys liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä ja että ehdotuksella voi olla merkittävää vaikutusta jäsenvaltioita tukevana toimenpiteenä maantieliikenteen päästöjen vähentämisessä. Uuden 7 g-a artiklan säännökset ovat keskeisessä asemassa tämän tuloksen saavuttamiseksi, koska siinä säädetään uudesta pakollisesta ja EU:n laajuisesta välineestä raskaiden ajoneuvojen infrastruktuurimaksujen ja käyttäjämaksujen porrastamiseksi CO₂-päästöjen perusteella. Jäsenvaltioiden tarvitsema joustovara on otettu huomioon muissa artikloissa, mikä mahdollistaa direktiivin mahdollisimman tehokkaan soveltamisen ja varmistaa sääntötasolla tarvittavan yhdenmukaistamisen.

10. Johdanto-osan kappaleita ei ole analysoitu järjestelmällisesti. Se olisi tehtävä maaliikennetyöryhmässä sen jälkeen, kun yleisnäkemyksestä on päästy yhteisymmärrykseen.

V LOPUKSI

11. Pysyvien edustajien komitea tarkasteli kompromissitekstiä 20. marraskuuta 2019 ja päätti toimittaa sen tämän selvityksen liitteessä esitetyssä muodossa yleisnäkemyistä varten 2. joulukuuta 2019 kokoontuvalle liikenne-, televiestintä- ja energianeuvostolle (liikenne).
12. Neuvostoa pyydetään sopimaan yleisnäkemyksestä. Lisäksi neuvostoa pyydetään esittämään maaliikennetyöryhmälle, että tämä viimeistelisi työnsä mukauttamalla yleisnäkemykseen sisältymättömät johdanto-osan kappaleet vastaamaan sovitun tekstin artikloja ja liitteitä.
-

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI
verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen
infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

[johdanto-osan kappaleita ei ole esitetty]

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 1999/62/EY seuraavasti:

1) Korvataan nimi seuraavasti:

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

2) Korvataan 1 ja 2 artikla seuraavasti:

"1 artikla

1. Tätä direktiiviä sovelletaan

- a) raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen ajoneuvoveroihin,
- b) ajoneuvoista kannettaviin tietulleihin ja käyttäjämaksuihin.

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

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

4. Jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta 7 c artiklan 5 kohtaa, 7 g artiklan 1 ja 2 kohtaa ja 7 g-a artiklaa tietulleihin ja käyttäjämaksuihin käyttöoikeussopimusten kattamalla tieinfrastruktuureilla siihen asti kun sopimus uusitaan tai sitä muutetaan merkittävästi, jos
- a) sopimus on allekirjoitettu [*EUVL: lisää muutosdirektiivin voimaantulopäivä*]; tai
 - b) niiden osalta on vastaanotettu tarjouksia tai vastauksia pyyntöihin käydä neuvotteluja neuvottelumenettelyn puitteissa julkisen hankintamenettelyn perusteella ennen [*EUVL: lisää muutosdirektiivin voimaantulopäivä*].
5. Edellä olevaa 4 kohtaa sovelletaan myös julkisen ja ei-julkisen yhteisön välillä tehtyihin pitkän aikavälin sopimuksiin, jotka on allekirjoitettu ennen [*EUVL: lisää muutosdirektiivin voimaantulopäivä*] rakennusurakan toteuttamisesta ja/tai muiden kuin rakennusurakan toteuttamiseen liittyvien palvelujen hallinnoimisesta ja joissa kysyntäriski ei siirry.

2 artikla

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- 1) 'Euroopan laajuisella tieverkolla' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013³ II luvun 3 jaksossa tarkoitettua ja mainitun asetuksen liitteessä I kartoin kuvattua maantieliikenneinfrastruktuuria;
- 2) 'rakennuskustannuksilla' rakentamiseen liittyviä kustannuksia, mukaan luettuina tarvittaessa rahoituskustannukset, jotka koskevat jotain seuraavista:
 - a) uudet infrastruktuurit tai uudet infrastruktuuriparannukset, mukaan lukien merkittävät rakenteelliset kunnostukset;

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

- b) enintään 30 vuotta ennen 10 päivää kesäkuuta 2008 valmistuneet infrastruktuurit tai infrastruktuuriparannukset, mukaan lukien merkittävät rakenteelliset kunnostukset, jos tietullijärjestelyt olivat 10 päivänä kesäkuuta 2008 jo käytössä, tai enintään 30 vuotta ennen uusien 10 päivän kesäkuuta 2008 jälkeen käyttöön otettujen tietullijärjestelyjen vahvistamista valmistuneet infrastruktuurit tai infrastruktuuriparannukset;
- c) **yli 30 vuotta** ennen 10 päivää kesäkuuta 2008 valmistuneet infrastruktuurit tai infrastruktuuriparannukset, jos
 - i) jäsenvaltio on ottanut käyttöön tietullijärjestelmän, jossa määrätään näiden kustannusten korvaamisesta tietullijärjestelmän käyttäjän kanssa tehtävän sopimuksen tai muiden vaikutukseltaan vastaavien säädösten nojalla, jotka tulivat voimaan ennen 10 päivää kesäkuuta 2008; tai
 - ii) jäsenvaltio voi osoittaa, että kyseisen infrastruktuurin rakentaminen riippui siitä, että sille suunniteltu käyttöikä ylitti 30 vuotta;
- 3) 'rahoituskustannuksilla' lainojen korkoja ja osakkeenomistajien rahoittamien pääomasijoitusten tuottoja;
- 4) 'merkittävillä rakenteellisilla kunnostuksilla' rakenteellisia kunnostuksia, lukuun ottamatta kunnostuksia, joista ei enää ole hyötyä tien käyttäjille, erityisesti jos kunnostustyön on korvannut tien uusi pinnoitus tai muu rakennustyö;
- 5) 'moottoritieillä' tietä, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä ja joka täyttää seuraavat vaatimukset:
 - a) siinä on, yksittäisiä alueita lukuun ottamatta tai muutoin kuin tilapäisesti, molempiin ajosuuntiin kulkevat erilliset ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla;
 - b) se ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa;
 - c) sen on erityisesti osoitettu olevan moottoritie;

- 6) 'tietullilla' tiettyä summaa, joka perustuu tietyssä infrastruktuurissa kuljettuun matkaan ja ajoneuvotyyppiin ja jonka maksaminen antaa ajoneuvolle oikeuden infrastruktuurien käyttöön; tietulliin sisältyy **yksi tai useampi seuraavista maksuista:**
- infrastruktuurimaksu;
 - ruuhkamaksu;
 - ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu;
- 7) 'infrastruktuurimaksulla' maksua, joka on tarkoitettu jäsenvaltiossa aiheutuneiden infrastruktuuriin liittyvien rakentamis-, ylläpito-, käyttö- ja kehittämiskustannusten korvaamiseen;
- 8) 'ulkoisiin kustannuksiin perustuvalla maksulla' maksua, joka on tarkoitettu [...] liikenneperäiseen ilman pilaantumiseen, [...] liikenneperäisiin meluhaittoihin **ja/tai liikenneperäisiin hiilidioksidipäästöihin** liittyvien kustannusten korvaamiseen [...];
- 8 a)** 'liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannuksilla' sellaisten vahinkojen kustannuksia, jotka johtuvat hiukkaspäästöistä sekä otsonia muodostavien yhdisteiden kuten typen oksidien ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöistä ajoneuvoa käytettäessä;
- 8 b)** 'liikenneperäisten meluhaittojen kustannuksilla' sellaisten vahinkojen kustannuksia, jotka johtuvat ajoneuvojen tuottamasta tai ajoneuvojen ja tienpinnan vuorovaikutuksessa syntyvästä melusta;
- 8 c)** 'liikenneperäisten hiilidioksidipäästöjen kustannuksilla' sellaisten vahinkojen kustannuksia, jotka johtuvat hiilidioksidipäästöistä ajoneuvoa käytettäessä;
- 9) 'ruuhkalla' tilannetta, jossa liikennemäärät lähestyvät tien kapasiteettia tai ylittävät sen;
- 10) 'ruuhkamaksulla' ajoneuvoilta perittävää maksua, joka on tarkoitettu jäsenvaltiossa aiheutuneiden ruuhkiin liittyvien kustannusten kattamiseen [...];

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) 'painotetulla keskimääräisellä infrastruktuurimaksulla' infrastruktuurimaksun kokonaistuloja tietyssä aikana jaettuna raskaiden ajoneuvojen maksun kohteena olevilla tieosuuksilla kulkemien ajoneuvokilometrien määrällä samana aikana;
- 14) 'käyttäjämaksulla' tiettyä summaa, jonka maksaminen antaa oikeuden käyttää ajoneuvoa 7 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa infrastruktuureissa tietyn ajan;
- 15) 'ajoneuvolla' [...] **kaikkia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, joita käytetään tai jotka on tarkoitettu käytettäväksi henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen maanteillä;**
- 16) 'raskaalla ajoneuvolla' [...] **moottoriajoneuvoa, jonka suurin sallittu massa on suurempi kuin 3,5 tonnia;**
- 17) 'raskaalla tavaraliikenteen ajoneuvolla' tavaroiden kuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jonka suurin sallittu massa on suurempi kuin 3,5 tonnia;
- 18) 'linja-autolla' henkilöiden kuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jossa on kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta ja jonka suurin sallittu massa on suurempi kuin 3,5 tonnia;
- 19) 'kevyellä ajoneuvolla' [...] ajoneuvoa, jonka suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia;

- 20) 'henkilöautolla' [...] ajoneuvoa, jossa on kuljettajan istumapaikan lisäksi enintään kahdeksan istumapaikkaa ja jonka suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia, tai matkailuautoa;
- 21) 'pienoisbussilla' henkilöiden kuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jossa on kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta ja jonka suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia;
- 21 a) 'matkailuautolla' ajoneuvoa, jossa on majoitustila ja varusteina istuimia ja pöytä, makuupaikkoja, jotka voidaan muuntaa istuimista, keittomahdollisuus ja säilytystiloja ja jonka suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia;
- 22) '[...] kevyellä hyötyajoneuvolla' tavaroiden kuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jonka suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia;
- 23) [...]
- 23) 'päästöttömällä ajoneuvolla'
- i) henkilöautoa tai kevyttä hyötyajoneuvoa, jossa ei ole polttomoottoria; tai
 - ii) asetuksen (EU) 2019/1242⁴ 3 artiklan 11 alakohdassa määriteltyä raskasta hyötyajoneuvoa;
- 24) 'liikenteenharjoittajalla' yritystä, joka kuljettaa tavaroita tai matkustajia maanteitse;

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202–240).

- 25) 'EURO 0 -ajoneuvolla', 'EURO I -ajoneuvolla', 'EURO II -ajoneuvolla', 'EURO III -ajoneuvolla', 'EURO IV -ajoneuvolla', 'EURO V -ajoneuvolla', '**'EYA-ajoneuvolla'**' ja 'EURO VI-ajoneuvolla' tämän direktiivin liitteessä 0 esitettyjen päästörajojen mukaista raskasta ajoneuvoa;
- 26) '**raskaan** ajoneuvon tyypillä' ajoneuvoluokkaa, johon raskas ajoneuvo kuuluu sen akselien lukumäärän mukaan, sen mittojen tai painon mukaan taikka muun ajoneuvon tielle aiheuttamia vahinkoja kuvaavan luokituksen, esimerkiksi liitteessä IV esitetyn tievahinkoluokituksen mukaan, edellyttäen että käytetty luokitusjärjestelmä perustuu ajoneuvon ominaisuuksiin, jotka joko esitetään kaikissa jäsenvaltioissa käytössä olevissa ajoneuvoa koskevissa asiakirjoissa tai ovat silmin havaittavia;
- 26 a) 'ajoneuvojen alaryhmällä' asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 8 kohdassa määriteltyä ajoneuvojoukkoa;**
- 27) 'käyttöoikeussopimuksella' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/[...] **23/EU⁵ 5 artiklan 1 kohdassa** määriteltyä [...] **käyttöoikeus**[...]urakkaa **tai palvelujen käyttöoikeussopimusta**;
- 28) 'käyttöoikeusmaksulla' maksua, jonka käyttöoikeusurakan saaja perii käyttöoikeussopimuksen mukaisesti;
- 29) 'merkittävästi muutetulla tietulli- tai maksujärjestelmällä' tietulli- tai maksujärjestelmää, **jossa tullien ja maksujen muutoksen odotetaan lisäävän tuloja vähintään 10 prosenttia edelliseen tilivuoteen verrattuna liikenteen lisääntymisen vaikutus pois lukien ja inflaatiokorjauksen jälkeen, kun inflaatio mitataan komission (Eurostatin) julkaiseman EU:n laajuisen yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin, josta on poistettu energian ja jalostamattomien elintarvikkeiden vaikutus, muutosten perusteella.**
- [...]

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/[...]23/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, [...] **käyttöoikeussopimusten tekemisestä** (EUVL L 94, 28.3.2014, s. [...] 1).”;

- 30) **'ensimmäisellä viitearvolla' kunkin ajoneuvojen alaryhmän osalta sitä hiilidioksidipäästöjen arvoa, joka vastaa 7 g-a artiklassa tarkoitettujen seurantatietojen alinta 10. persentiiliä, kun kyseisten arvojen laskennassa ei oteta huomioon päästöttömiä autoja;**
- 31) **'toisella viitearvolla' kunkin ajoneuvojen alaryhmän osalta sitä hiilidioksidipäästöjen arvoa, joka vastaa 7 g-a artiklassa tarkoitettujen seurantatietojen alinta 20. persentiiliä, kun kyseisten arvojen laskennassa ei oteta huomioon päästöttömiä autoja;**

Edellä olevan 2 kohdan soveltamiseksi:

- a) rakennuskustannuksista huomioon otettava osuus ei saa missään tapauksessa ylittää osuutta, joka infrastruktuurin osien nykyisestä suunnitellusta käyttöiästä on jäljellä 10 päivänä kesäkuuta 2008 tai päivänä, jona uudet tietullijärjestelyt otetaan käyttöön, jos se on myöhäisempi ajankohta;
- b) infrastruktuurien tai infrastruktuuriparannusten kustannuksia voivat olla erityiset meluhaittojen vähentämiseen tai liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät infrastruktuurikulut sekä todelliset maksut, jotka infrastruktuurin haltija on suorittanut objektiivisista ympäristönäkökohdista, kuten maaperän suojeleminen pilaantumiselta.

[poistettu: [...]]

3) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla

1. Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietulleja ja käyttäjämaksuja Euroopan laajuudessa tieverkossa tai sen tietyissä osissa ja lisäksi kaikissa muissa moottoritieverkkonsa osissa, jotka eivät kuulu Euroopan laajuiseen tieverkkoon, tämän artiklan 3–8 a[...] kohdassa ja 7 a–7 k artiklassa säädettyjen edellytysten mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 9 artiklan 1 a kohdan soveltamista.
2. Tämän artiklan 1 kohta ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen soveltaa Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta noudattaen tietulleja ja käyttäjämaksuja muilla teillä, edellyttäen ettei tietullien ja käyttäjämaksujen veloittamisella tällaisilla muilla teillä syrjitä kansainvälistä liikennettä ja ettei se johda kilpailun vääristymiseen liikenteenharjoittajien välillä. Muilla kuin Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvilla teillä ja muilla teillä kuin moottoriteillä sovellettavien tietullien ja käyttäjämaksujen on täytettävä tämän artiklan 3 ja 4 kohdassa, 7 a artiklassa ja 7 j artiklan 1, 2 ja 4 kohdassa säädetyt vaatimukset.
- 2 a. **Eri ajoneuvoluokkiin – raskaat ajoneuvot, raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, linja-autot, kevyet ajoneuvot, kevyet hyötyajoneuvot ja henkilöautot – sovellettavia tietulleja ja käyttäjämaksuja voidaan ottaa käyttöön tai pitää voimassa toisistaan riippumatta, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän direktiivin muiden säännösten soveltamista.**
3. Jäsenvaltiot eivät saa kantaa miltään tietyltä ajoneuvoluokalta sekä tietullia että käyttäjämaksua yksittäisen tieosuuden käytöstä. Jäsenvaltio, joka kantaa tieverkossaan käyttäjämaksua, voi kuitenkin kantaa tietulleja myös siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä.

Jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta 7 c artiklan 5 kohtaa ja 7 g-a artiklan 1 kohtaa siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä kannettaviin tietulleihin ja käyttäjämaksuihin, jos vähintään yksi seuraavista edellytyksistä täyttyy:

- a) 7 c artiklan 5 kohdan ja 7 g-a artiklan 1 kohdan soveltaminen ei olisi teknisesti toteutettavissa erisuuruisten maksujen käyttöön ottamiseksi asianomaisessa tietullijärjestelmässä;
- b) 7 c artiklan 5 kohdan ja 7 g-a artiklan 1 kohdan soveltamisesta seuraisi saastuttavimpien ajoneuvojen siirtyminen muille teille ja kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja kansanterveyteen.

Jäsenvaltion, joka päättää olla soveltamatta 7 c artiklan 5 kohtaa ja 7 g-a artiklan 1 kohtaa tämän kohdan toisen alakohdan mukaisesti, on ilmoitettava päätöksestään komissiolle.

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

- 4 a. **Jäsenvaltiot voivat säätää tietullien tai käyttäjämaksujen määrien alentamisesta ja jättää soveltamisalan ulkopuolelle vähän liikennöidyt tieosuudet harvaan asutuilla alueilla.**

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

- i) niiden raskaiden ajoneuvojen osalta, jotka on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014⁶ nojalla vapautettu valvontalaitteiden asentamis- ja käyttövelvoitteesta; ja
- ii) niiden **ajoneuvojen** osalta [...], jotka kuuluvat tämän direktiivin 6 artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohdassa säädettyjen edellytysten soveltamisalaan.

⁶ 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).

6. [...]
7. [...] .
8. Jäsenvaltio voi [...] **[EUVL: lisää voimaatulopäivä plus kahdeksan vuotta]** saakka päättää soveltaa raskaiden **tavaraliikenteen** ajoneuvojen tietulleja tai käyttäjämaksuja ainoastaan **raskaisiin tavaraliikenteen** ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, jos se katsoo, että soveltamisen ulottaminen alle 12 tonnin painoisiin **raskaisiin tavaraliikenteen** ajoneuvoihin
- a) aiheuttaisi liikenteen siirtymisestä johtuvia huomattavia haittavaikutuksia liikenteen sujuvuuden, ympäristön, melutason, ruuhkautumisen, terveyden tai liikenneturvallisuuden kannalta;
 - b) aiheuttaisi hallinnollisia kuluja, jotka ovat enemmän kuin [...] **15 prosenttia** soveltamisalaa laajentamalla saatavista lisätuloista; **tai**
 - c) **koskisi ajoneuvoluokkaa, joka aiheuttaa korkeintaan 10 prosenttia perittävistä infrastruktuurikustannuksista.**

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

- 8 a. Jos tietulleja sovelletaan kaikkiin raskaisiin ajoneuvoihin, jäsenvaltiot voivat päättää periä linja-autoilta eri prosenttiosuuden kustannuksista kuin raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta.**

9. [...]
10. [...] ";
- 4) Korvataan 7 a artikla seuraavasti:

"7 a artikla

1. Käyttäjämaksujen on oltava oikeassa suhteessa infrastruktuurin käytön keston.
2. Siltä osin kuin käyttäjämaksuja sovelletaan raskaisiin ajoneuvoihin, infrastruktuurin käyttöoikeus on voitava saada vähintään seuraaviksi ajanjaksoiksi: päivä, viikko, kuukausi ja vuosi. Kuukausimaksu saa olla korkeintaan 10 prosenttia vuosimaksun määrästä, viikkomaksu saa olla korkeintaan 5 prosenttia vuosimaksun määrästä ja päivämaksu saa olla korkeintaan 2 prosenttia vuosimaksun määrästä. **Jäsenvaltio voi päättää kantaa ainoastaan vuosimaksuja kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyistä ajoneuvoista.**
- Jäsenvaltioiden on vahvistettava kaikkia raskaita ajoneuvoja [...] koskevat käyttäjämaksut, mukaan lukien hallintokulut, tasolle, joka ei ylitä liitteessä II säädettyjä enimmäismääriä.
3. Siltä osin kuin käyttäjämaksuja sovelletaan henkilöautoihin, infrastruktuurin käyttöoikeus on voitava saada vähintään seuraaviksi ajanjaksoiksi: 10 päivää, kuukausi tai kaksi kuukautta tai molemmat ja vuosi. Kahden kuukauden maksu saa olla korkeintaan **33 prosenttia** vuosimaksun määrästä [...] **ja** kuukausimaksu saa olla korkeintaan **20 prosenttia** vuosimaksun määrästä. [...] 10 päivän maksu saa olla korkeintaan **13 prosenttia** vuosimaksun määrästä.

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

Jäsenvaltiot voivat ennen [...] **[EUVL: lisää voimaantulopäivä]** hyväksytyjen käyttäjämaksujärjestelmien osalta pitää voimassa ensimmäisessä alakohdassa säädettyjä rajoja korkeammat maksut, jotka olivat voimassa ennen mainittua ajankohtaa, ja vastaavat korkeammat maksut muille käyttöajojille, tasapuolisen kohtelun periaatteen mukaisesti. Niiden on kuitenkin noudatettava ensimmäisessä alakohdassa säädettyjä rajoja ja toista alakohdtaa heti kun merkittävästi muutetut tietulli- tai maksujärjestelyt tulevat voimaan ja viimeistään [...] **[EUVL: lisää voimaantulopäivä plus kahdeksan vuotta]**.

4. Pienoisbussien ja [...] **kevyiden hyötyajoneuvojen** osalta jäsenvaltioiden on noudatettava joko 2 kohtaa tai 3 kohtaa. Jäsenvaltiot [...] **voivat** kuitenkin asettaa pienoisbusseille ja **kevyille hyötyajoneuvoille** [...] **eri** käyttäjämaksujen **määrät** kuin henkilöautoille [...].”

4 a) Korvataan 7 b artikla seuraavasti:

"7 b artikla

1. **Raskaiden ajoneuvojen** infrastruktuurimaksun on perustuttava infrastruktuurikustannusten kattamisen periaatteeseen. **Raskaiden ajoneuvojen** painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun on perustuttava kyseisen infrastruktuuriverkon rakennus-, käyttö-, kunnossapito- ja kehittämiskustannuksiin. Painotettuun keskimääräiseen infrastruktuurimaksuun voidaan sisällyttää myös pääoman tuotto ja/tai markkinaehtoinen voittomarginaali.
2. Huomioon otettavien kustannusten on liityttävä siihen verkkoon tai verkon osaan, jolta **raskaiden ajoneuvojen** infrastruktuurimaksu peritään, ja niihin ajoneuvoihin, joilta infrastruktuurimaksu peritään. Jäsenvaltiot voivat päättää periä ainoastaan prosenttiosuuden näistä kustannuksista."

- 5) Korvataan 7 c artikla seuraavasti:

”7 c artikla

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

Jos raskaiden ajoneuvojen **aiheuttamaan** ilman pilaantumiseen ja meluhaittoihin **sovelletaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua** [...], **jäsenvaltioiden** on porrastettava **se** ja määritettävä **se** liitteessä III a esitettyjä vähimmäisvaatimuksia ja menetelmiä sekä liitteessä III b esitettyjä viitearvoja noudattaen.

2. Huomioon otettavien kustannusten on liityttävä siihen verkkoon tai verkon osaan, jolta ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu peritään, ja niihin ajoneuvoihin, joilta ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu peritään. Jäsenvaltiot voivat päättää periä ainoastaan prosenttiosuuden näistä kustannuksista.
3. Liikenneperäiseen ilman pilaantumiseen liittyvää ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ei sovelleta raskaisiin ajoneuvoihin, jotka täyttävät kaikkein tiukimmat Euro-päästönormit.

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

- 3 a. Jäsenvaltio voi poiketa 7 g-a artiklan 1 a kohdan mukaisesta infrastruktuurimaksun tai käyttäjämaksun porrastamisvelvoitteesta, jos se perii hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, joka on porrastettu liitteessä III c tai 3 c kohdassa tarkoitettussa täytäntöönpanosäädöksessä vahvistettujen, hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvojen mukaisesti.**

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

- 3 b. Jäsenvaltiot voivat päättää soveltaa linja-autoihin liitteessä III c vahvistettuja tai alempia arvoja.**

- 3 c. Komissio hyväksyy 9 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvot 7 g-a artiklan 1 a kohdassa tarkoitettuja CO₂-päästöluokkaan 2 ja 3 kuuluvia ajoneuvoja varten ja tarkistetaan kyseiset arvot vähäpäästöisiä ajoneuvoja varten. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään vuoden kuluessa siitä, kun komissio on asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaissut ensimmäistä kertaa CO₂-vertailupäästöjä koskevat tiedot, joita tarvitaan liitteessä III c tarkoitetun ajoneuvoluokan ulkoisten kustannusten arvojen laskemiseksi.
- [3 d. *poistettu*]
- 3 e. Jäsenvaltiot voivat myös soveltaa liitteessä III c vahvistettuja viitearvoja korkeampia hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömästi ja on tasoltaan enintään kaksi kertaa liitteessä III c esitettyjen arvojen suuruinen. Kun jäsenvaltiot soveltavat tätä kohtaa, niiden on perusteltava päätöksensä ja annettava se tiedoksi komissiolle.
4. Asianomaisen jäsenvaltion on vahvistettava ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun määrä. Jos jäsenvaltio nimeää viranomaisen hoitamaan tätä tehtävää, kyseisen viranomaisen on oltava oikeudellisesti ja taloudellisesti riippumaton maksun tai sen osan hallinnoinnista tai keruusta vastaavasta organisaatiosta.
5. Tietulleja kantavien jäsenvaltioiden on [...] **[EUVL: lisää voimaatulopäivä plus neljä vuotta]** alkaen sovellettava raskaisiin ajoneuvoihin ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua ainakin siinä 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun verkon osassa, jossa raskaiden ajoneuvojen aiheuttamat ympäristövahingot ovat **merkittävimmät**. [...] ";⁷

⁷ **Lisätään uusi johdanto-osan kappale: Jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus tarvittaessa rajoittaa ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen soveltamista raskaiden ajoneuvojen kohdalla verkon niihin osiin, joissa sovelletaan infrastruktuurimaksuja.**

5 a) Korvataan 7 d artikla seuraavasti:

"7 d artikla

Komissio esittää kuuden kuukauden kuluessa uusien ja tiukempien Euro-päästönormien hyväksymisestä tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen liitteessä III b esitettyjen vastaavien viitearvojen määrittämiseksi."

6) Lisätään 7 da artikla seuraavasti:

"7 da artikla

1. Jäsenvaltiot voivat liitteessä V vahvistettuja vaatimuksia noudattaen ottaa käyttöön ruuhkamaksun missä tahansa tieverkkonsa osassa, jossa esiintyy ruuhkia. Ruuhkamaksua saa soveltaa ainoastaan niillä tieosuuksilla, joilla esiintyy säännöllisesti ruuhkia, ja ainoastaan niinä ajanjaksoina, jolloin ruuhkia tyypillisesti esiintyy.
2. Jäsenvaltioiden on määriteltävä 1 kohdassa tarkoitetut tieosuudet ja ajanjaksot sellaisten objektiivisten kriteerien perusteella, jotka liittyvät teiden ja niiden lähialueiden altistumiseen ruuhkille, kuten keskimääräiset viivästykset ja jonojen pituudet.
3. Mille tahansa tieverkon osalle asetettua ruuhkamaksua on sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin ajoneuvoluokkiin liitteessä V esitettyjen vakiovastaavuuskertoimien mukaisesti. **Jäsenvaltiot voivat vapauttaa pienoishäyryt ja linja-autot ruuhkamaksusta osittain tai kokonaan.**
4. Ruuhkamaksun on vastattava kustannuksia, jotka ajoneuvo aiheuttaa muille tienkäyttäjille ja välillisesti yhteiskunnalle, [...] **ja se on määriteltävä** liitteessä VI määriteltyjä tiettyypikohtaisia viitearvoja ja liitteessä V vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia noudattaen. **Jos jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä VI määriteltyjä viitearvoja korkeampia ruuhkamaksuja, sen on ilmoitettava asiasta komissiolle liitteessä V vahvistettuja vaatimuksia noudattaen.**

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

6 a) Korvataan 7 e artiklan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

- ”1. Jäsenvaltioiden on laskettava **raskaiden ajoneuvojen** infrastruktuurimaksun enimmäistaso käyttämällä **7 b artiklassa ja** liitteessä III esitettyihin laskennan perusperiaatteisiin perustuvaa menetelmää.”
2. Käyttöoikeusmaksujen osalta raskaiden ajoneuvojen infrastruktuurimaksun enimmäistason on oltava samansuuruinen tai alempi kuin se taso, joka olisi saatu käyttämällä **7 b artiklassa ja** liitteessä III esitettyihin laskennan perusperiaatteisiin perustuvaa menetelmää. Tason vastaavuuden arviointi on tehtävä käyttöoikeuden luonteeseen sopivan, riittävän pitkän viiteajanjakson perusteella.”
- 7) Korvataan 7 f ja 7 g artikla seuraavasti:

”7 f artikla

1. Jäsenvaltio voi korottaa infrastruktuurimaksua tietyillä tieosuuksilla sen jälkeen, kun asiasta on ilmoitettu komissiolle, jos näillä tieosuuksilla esiintyy säännöllisiä ruuhkia tai jos ajoneuvojen käyttö näillä tieosuuksilla aiheuttaa merkittäviä ympäristövahinkoja, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:
- a) korotuksen tuottamat tulot investoidaan **liikennepalvelujen kehittämiseen tai** sellaisen asetuksen (EU) N:o 1315/2013 III luvun mukaisesti määriteltyyn ydinverkkoon kuuluvan liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen **tai ylläpitoon**, joka edistää suoraan ruuhkautumisen tai ympäristövahinkojen lievittämistä ja joka sijaitsee samassa liikennekäytävässä kuin tieosuus, johon korotusta sovelletaan;

- b) korotus on enintään 15 prosenttia 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. **Jos kaksi jäsenvaltiota tai sitä useampi jäsenvaltio soveltaa korotusta samassa liikennekäytävässä, korotus saa olla korkeintaan 50 prosenttia;**
- c) korotuksen soveltaminen ei johda kaupallisen liikenteen epäoikeudenmukaiseen kohteluun muihin tienkäyttäjiin verrattuna;
- d) tiedot korotuksen tarkasta soveltamispaikasta ja näyttö a alakohdassa tarkoitettujen ydinverkkokäytävien rakentamisen rahoituspäätöksestä toimitetaan komissiolle ennen korotuksen soveltamista;
- e) ajanjakso, jona korotusta sovelletaan, määritetään ja rajataan ennakolta, ja se on tulo-odotusten osalta korotuksesta saatavilla tuloilla osarahoitettavien hankkeiden rahoitussuunnitelmien ja kustannus-hyötyanalyysin mukainen.

- 1 a. Uusien rajat ylittävien hankkeiden osalta korotuksia voidaan soveltaa ainoastaan jos kaikki tällaiseen hankkeeseen osallistuvat jäsenvaltiot hyväksyvät sen.
- 2. Korotusta voidaan soveltaa 7 g, **7 g-a** tai 7 ga artiklan mukaisesti porrastettuun infrastruktuurimaksuun.
- 3. Vastaanotettuaan vaaditut tiedot korotuksen soveltamista suunnittelevalta jäsenvaltiolta komissio toimittaa nämä tiedot 9 c artiklassa tarkoitetun komitean jäsenille. Jos komissio katsoo, ettei suunniteltu korotus täytä 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia tai että suunnitellulla korotuksella on merkittäviä haittavaikutuksia syrjäseutualueiden talouskehitykselle, se voi täytäntöönpanosäädöksillä hylätä kyseisen jäsenvaltion esittämät maksuja koskevat suunnitelmat tai pyytää niiden muuttamista. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 c artiklan [...] **3** kohdassa tarkoitettua [...] tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. [...]
5. Korotusta ei saa soveltaa niihin tieosuuksiin, joihin sovelletaan ruuhkamaksua.

7 g artikla

1. [...] Infrastruktuurimaksu voidaan porrastaa ruuhkien vähentämiseksi, infrastruktuurin vahingoittumisen minimoimiseksi ja asianomaisen infrastruktuurin käytön optimoimiseksi tai liikenneturvallisuuden edistämiseksi, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:
- a) porrastus on avoin, julkinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin;
 - b) porrastusta sovelletaan kellonajan, viikonpäivän tai vuodenajan mukaan;
 - c) infrastruktuurimaksu on enintään 175 prosenttia 7 b artiklassa tarkoitetun painotetun keskimääräisen infrastruktuurimaksun enimmäistasosta;
 - d) ruuhka-ajat, joiden aikana peritään korkeampia infrastruktuurimaksuja ruuhkien vähentämiseksi, eivät ylitä kestoltaan viittä tuntia päivässä;
 - e) ruuhkaisella tieosuudella porrastus suunnitellaan ja sitä sovelletaan avoimesti ja siten, ettei se vaikuta tuloihin, tarjoamalla alennettuja tietulleja niille [...] **tienkäyttäjille**, jotka käyttävät kyseistä tieosuutta muina kuin ruuhka-aikoina, ja korotettuja tietulleja niille [...] **tienkäyttäjille**, jotka käyttävät tätä samaa tieosuutta ruuhka-aikoina;
 - f) **kyseisellä tieosuudella ei peritä ruuhkamaksua.**

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

2. **Siihen saakka kunnes 7 g-a artiklassa tarkoitettua infrastruktuurimaksujen ja käyttäjämaksujen porrastusta aletaan soveltaa**, jäsenvaltioiden on [...] porrastettava raskaiden ajoneuvojen infrastruktuurimaksu ajoneuvon Euro-päästöluokan mukaan niin, ettei mikään infrastruktuurimaksu ole yli 100:aa prosenttia korkeampi kuin maksu, joka peritään sellaisilta vastaavilta ajoneuvoilta, jotka täyttävät tiukimmat päästönormit. **Heti kun infrastruktuurimaksuja ja käyttäjämaksuja aletaan porrastaa 7 g-a artiklan mukaisesti, jäsenvaltioiden on keskeytettävä Euro-päästöluokan mukainen porrastus.** [...]

Jäsenvaltiot voivat soveltaa päästöttömiin ajoneuvoihin enintään 75 prosentin alennusta verrattuna maksuun, joka peritään tiukimmat päästönormit täyttäviltä ajoneuvoilta [EUVL: lisää tämän muutosdirektiivin voimaatulopäivä] alkaen.

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

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

Poikkeuksista tai vapautuksista on ilmoitettava komissiolle.

3. Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja ei tarkastuksessa pysty esittämään ajoneuvoa koskevia asiakirjoja, joita tarvitaan ajoneuvon päästöluokan varmistamiseksi 2 kohdan soveltamista varten, **ja jos eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän (EETS) palveluntarjoaja ei pysty antamaan näitä tietoja**, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja.

4. Tässä artiklassa tarkoitettujen porrastusten tarkoituksena ei saa olla tulojen muutos.

7 a) Lisätään 7g-a artikla seuraavasti:

"7 g-a artikla

1. Jäsenvaltioiden on sovellettava infrastruktuurimaksujen ja käyttäjämaksujen porrastusta tämän artiklan mukaisiin raskaisiin ajoneuvoihin.

Porrastusta on sovellettava raskaiden ajoneuvojen alaryhmään kahden vuoden kuluttua kyseistä alaryhmää koskevan asiaankuuluvan täytäntöönpanosäädöksen voimaantulosta 2 tai 3 kohdan mukaisesti.

Kyseisestä ajankohdasta lähtien jäsenvaltioiden on keskeytettävä 7 g artiklassa säädetyn Euro-päästöluokan mukaisen porrastuksen soveltaminen kyseisiin raskaisiin ajoneuvoihin.

1 a. Jäsenvaltioiden on vahvistettava raskaiden ajoneuvojen kullekin tyypille CO₂-päästöluokat seuraavasti:

- a) CO₂-päästöluokka 1 –ajoneuvot, jotka eivät kuulu mihinkään kohdissa b–e tarkoitetuista CO₂-päästöluokista;
- b) CO₂-päästöluokka 2 –ajoneuvot, joiden hiilidioksidipäästöt eivät ylitä kyseisen ajoneuvojen alaluokan toista viitearvoa mutta jotka eivät kuulu mihinkään kohdissa c–e tarkoitetuista CO₂-päästöluokista;
- c) CO₂-päästöluokka 3 –ajoneuvot, joiden hiilidioksidipäästöt eivät ylitä kyseisen ajoneuvojen alaluokan ensimmäistä viitearvoa mutta jotka eivät kuulu mihinkään kohdissa d–e tarkoitetuista CO₂-päästöluokista;

- d) CO₂-päästöluokka 4 –vähäpäästöiset raskaat ajoneuvot sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 12 kohdassa;
- e) CO₂-päästöluokka 5 –päästöttömät ajoneuvot.

1 b. Korkeinta infrastruktuurimaksua tai käyttäjämaksua raskaan ajoneuvon tietyn tyyppin osalta on sovellettava CO₂-päästöluokan 1 ajoneuvoihin. Alennettuja maksuja on sovellettava CO₂-päästöluokkien 2, 3, 4 ja 5 ajoneuvoihin seuraavasti:

- CO₂-päästöluokka 2 – 5–15 prosentin alennus verrattuna CO₂-päästöluokan 1 maksuun;
- CO₂-päästöluokka 3 – 15–30 prosentin alennus verrattuna CO₂-päästöluokan 1 maksuun;
- CO₂-päästöluokka 4 – 30–50 prosentin alennus verrattuna CO₂-päästöluokan 1 maksuun;
- CO₂-päästöluokka 5 – 50–75 prosentin alennus verrattuna CO₂-päästöluokan 1 maksuun.

2. Komissio vahvistaa asetuksen (EU) 2019/1242 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdassa tarkoitettuja raskaita ajoneuvoja varten täytäntöönpanosäädöksillä 2 artiklan 30 kohdassa määritellyn ensimmäisen viitearvon ja 2 artiklan 31 kohdassa määritellyn toisen viitearvon 9 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Kyseisten viitearvojen on perustuttava asetuksen (EU) 2019/1242 1 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettuihin seurantatietoihin. Komissio hyväksyy raskaiden ajoneuvojen tiettyä alaryhmää varten kyseiset asiaankuuluvat täytäntöönpanosäädökset kuuden kuukauden kuluessa asetuksen 2019/1242 3 artiklan 1 kohdassa määriteltyjen CO₂-vertailupäästöjen julkaisemisesta.

Lisäksi komissio hyväksyy 9 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäädöksiä uusista vertailuarvoista kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun asetuksen 2019/1242 11 artiklan 2 kohdan nojalla hyväksytty CO₂-vertailupäästön mukautus on tullut voimaan.

3. Komissio vahvistaa 2 kohdan soveltamisalaan kuulumattomien raskaiden ajoneuvojen osalta täytäntöönpanosäädöksillä ensimmäisen viitearvon ja toisen viitearvon asetuksen 2018/956 10 artiklan mukaisesti julkaistujen, raskaiden ajoneuvojen kunkin ryhmän hiilidioksidipäästöjen perusteella. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen ja vuoden kuluessa asetuksen 2018/956 mukaisesta tietojen raportoinnista komissiolle.

CO₂-päästöluokan 4 vahvistamiseksi komissio noudattaa asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevassa 3 kohdassa kuvattua menettelytapaa.

4. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä 9 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen 2 artiklan 30 ja 31 kohdassa määriteltyjen persentiiliarvojen mukauttamiseksi – 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta viimeisimpien seurantatietojen pohjalta – 1 a kohdassa tarkoitettujen CO₂-päästöluokkien erottelemista varten. Ensimmäinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä ja sen jälkeen viiden vuoden välein.

Mukautettuja arvoja on sovellettava 12 kuukauden kuluttua kyseisen täytäntöönpanosäädöksen voimaantulosta.

7. Tässä artiklassa tarkoitettujen porrastusten tarkoituksena ei saa olla tulojen muutos."
- 8) Lisätään 7 ga artikla seuraavasti:

"7 ga artikla

1. Kevyiden ajoneuvojen osalta jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön erisuuruiset tietullit ja käyttäjämaksut ajoneuvon ympäristötehokkuuden perusteella; ympäristötehokkuus määritellään ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistukseen kohdassa 49 ilmoitetun hiilidioksidipäästöjen yhdistetyn määrän tai painotetun yhdistetyn määrän ja Euro-päästötehokkuuden perusteella.

Alempia tietulleja ja käyttäjämaksuja on sovellettava henkilöautoihin ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin, jotka täyttävät seuraavat edellytykset:

- a) asetuksen (EU) 2017/1151⁸ mukaisesti määritetyt hiilidioksidipäästöt ovat nolla tai vähemmän kuin seuraavat arvot:
 - i) vuosina 2021–2024 kullekin valmistajalle Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631⁹ liitteessä I olevien A ja B osan 4 kohdan mukaisesti määritettyjen päästötavoitteiden keskiarvo painotettuna kyseisenä vuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen tai kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärällä;
 - ii) vuosina 2025–2029 EU:n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet, jotka määritetään mainitun asetuksen liitteessä I olevien A ja B osan 6.1.1 kohdan mukaisesti;
 - iii) vuodesta 2030 eteen päin EU:n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet, jotka määritetään mainitun asetuksen liitteessä I olevien A ja B osan 6.1.2 kohdan mukaisesti.
- b) komission asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määritetyt epäpuhtauspäästöt ovat tämän direktiivin liitteessä VII olevan taulukon mukaiset.

⁸ Komission asetus (EU) 2017/1151, annettu 1 päivänä kesäkuuta 2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta.

3. Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja **tai eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän (EETS) palveluntarjoaja eivät** tarkastuksessa pysty varmistamaan ajoneuvon päästötasoja, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja tai vuotuisia käyttäjämaksuja."
- 9) Muutetaan 7 h artikla seuraavasti:
- a) Korvataan 1 kohdan johdantokappale seuraavasti:
- "Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään kuusi kuukautta ennen uuden tai merkittävästi muutetun infrastruktuurimaksuja koskevan tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa";
- aa) **Lisätään 1 a kohta seuraavasti:**
- "1 a. Jäsenvaltio voi suunnitella tai sisällyttää komissiolle 1 kohdan mukaisesti toimitettavaan ilmoitukseen useamman kuin yhden infrastruktuurimaksuja koskevan tietullijärjestelyn muutoksen. Edellä olevan 1 kohdan säännöksiä ei sovelleta sellaisen suunnitellun muutoksen täytäntöönpanoon, josta on jo ilmoitettu komissiolle."**
- b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:
- "3. Ennen uuden tai merkittävästi muutetun ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja koskevan tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle asianomainen verkko, maksujen suunnitellut määrät ajoneuvoluokittain ja päästöluokittain **sekä soveltuvilta osin liitteessä III a olevan 2 kohdan tai liitteessä V olevan 2 kohdan mukaiset tiedot.**";
- c) Poistetaan 4 kohta.

10) Muutetaan 7 i artikla seuraavasti:

a) Korvataan 2 kohdan b ja c alakohta seuraavasti:

- "b) tällaiset vähennykset tai alennukset vastaavat tosiasiallisia säästöjä, joita hallintokuluissa saavutetaan säännöllisten käyttäjien käsittelyssä satunnaisiin käyttäjiin verrattuna;
- c) tällaiset vähennykset tai alennukset eivät ole enempää kuin 13 prosenttia sellaisten vastaavien ajoneuvojen maksamasta infrastruktuurimaksusta, joilla ei ole oikeutta vähennykseen tai alennukseen."

aa) Lisätään 2 a kohta seuraavasti:

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

b) Muutetaan 3 kohta seuraavasti:

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

11) Muutetaan 7 j artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan toinen virke seuraavasti:

"Jäsenvaltioiden on tätä varten tehtävä yhteistyötä sellaisten menetelmien vahvistamiseksi, joiden avulla tienkäyttäjillä on ympäri vuorokauden mahdollisuus maksaa tietullit ja käyttäjämaksut tavanomaisia maksuvälineitä käyttäen ainakin **sähköisesti tai** tärkeimmissä myyntipisteissä jäsenvaltioissa, joissa maksuja sovelletaan, sekä näiden jäsenvaltioiden ulkopuolella. **Jäsenvaltioita ei velvoiteta järjestämään fyysisiä maksupisteitä.**";

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

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

c) Korvataan 4 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

"Jäsenvaltioiden on perittävä ja kerättävä ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut ja ruuhkamaksut direktiivin [...] (EU) 2019/520 [...] **3 artiklan 1 kohdan** [...] **säännösten** mukaisen sähköisen **tietullijärjestelmän** avulla, jos se on taloudellisesti toteutettavissa.";

12) Korvataan 7 k artikla seuraavasti:

”7 k artikla

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

13) **Korvataan 8 artiklan 2 kohdan a ja b alakohta seuraavasti:**

[...] [...] "a) maksamalla yhteinen käyttäjämaksu on päästävä kunkin järjestelmään osallistuvan jäsenvaltion 7 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti määrittelemään tieverkkoon;

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

14) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) Poistetaan 2 kohdan toinen alakohta.

[...] [...] [...] [...] [...] .";

14 a) Lisätään 9 c artiklaan 3 kohta seuraavasti:

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

15) Korvataan 9 d ja 9 e artikla seuraavasti:

"9 d artikla

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 9 e artiklan mukaisesti liitteen 0, **liitteessä III a olevissa 4.1 ja 4.2 jaksossa esitettyjen kaavojen ja [...]** liitteen III b taulukossa [...] 1 esitettyjen määrien muuttamiseksi niiden mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen.

9 e artikla

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [***EUVL: lisää tämän muutosdirektiivin voimaatulopäivä***] alkaen [...] **viiden vuoden ajaksi** [...] 9 d artikkelissa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. **Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.**

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa [...] 9 d artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan [...] 9 d artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.";
- 16) Poistetaan 9 f ja 9 g artikla.
- 17) Korvataan 10 a artikla seuraavasti:

"10 a artikla

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

Määriä mukautetaan automaattisesti [...] **mukauttamalla** euro- tai senttimääristä perusarvoa kyseisessä indeksissä tapahtuneen prosentuaalisen muutoksen verran.

Tuloksena saadut määrät pyöristetään ylöspäin täysiksi euroiksi liitteen II osalta ja sentin kymmenesosiksi liitteen III b osalta.

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

- 18) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

"11 artikla

1. Jäsenvaltioiden on julkaistava [...] **joka viides vuosi** koostetussa muodossa raportti alueellaan perityistä tietulleista ja käyttäjämaksuista [...].
2. Tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaistavassa raportissa on oltava seuraavat tiedot:
 - a) kultakin ajoneuvoluokan, tietyypin ja ajankohdan yhdistelmältä peritty ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu;
 - b) infrastruktuurimaksujen **tai käyttäjämaksujen** porrastus **ajoneuvoluokan ja raskaan ajoneuvon** tyyppin [...] mukaan;
 - c) painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta ja infrastruktuurimaksun tuottamista kokonaistuloista [...];
 - d) ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat kokonaistulot;
 - e) ruuhkamaksujen tuottamat kokonaistulot;

- f) tietullien ja/tai käyttäjämaksujen tuottamat kokonaistulot;
- g) tiedot tätä direktiiviä soveltamalla tuotettujen tulojen käytöstä ja siitä, kuinka tämä käyttö on auttanut jäsenvaltioita saavuttamaan 9 artiklan 2 [...] kohdassa tarkoitetut tavoitteet;

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...] ";

([...] **19**) Muutetaan liitteet seuraavasti:

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

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään **[EUVL: lisää voimaantulopäivä plus kaksi vuotta]**. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

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

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

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

- 1) Muutetaan liitteet 0, III, III a, III b ja IV
- a) Muutetaan liitteessä 0 oleva 3 kohta seuraavasti:
- [...] [...] [...] iii) Lisätään seuraava teksti:

"Euro VI -päästörajat

	Raja-arvot							
	CO (mg/kWh)	Hiilivedyt yhteensä (mg/kWh)	Muut hiilivedyt kuin metaani (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Hiukkas- ten (PM) massa (mg/kWh)	Hiukkas- määrä (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Huomautus:

PI = kipinäsytytys

CI = puristusytitys

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

b) Muutetaan liite III seuraavasti:

i) Muutetaan 2 jakso seuraavasti:

– korvataan 2.1 kohdan kuudes luetelmakohta seuraavasti:

"– 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'¹⁰.";

– korvataan 2.2 kohdan toinen luetelmakohta seuraavasti:

"– 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.";

ii) Korvataan 4 jaksossa otsikko ja ensimmäinen luetelmakohta seuraavasti:

"4. RASKAAN AJONEUVOLIIKENTEEEN OSUUS, VASTAAVUUSKERTOIMET JA OIKAISUMEKANISMI

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

¹⁰ Jäsenvaltiot voivat vastaavuuskertoimia soveltaessaan ottaa huomioon tien rakentamisen vaiheittain tai pitkään elinkaareen perustuvaa lähestymistapaa käyttäen.

- c) Korvataan liite III a seuraavasti:

"LIITE III a

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN MAKSUN PERIMISTÄ KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

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

1. Tieverkon osat, joihin maksua sovelletaan

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

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

- ajoneuvojen tienkäyttö tieosuuksilla, joihin sovelletaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, aiheuttaa keskimääräistä enemmän ympäristövahinkoja ilmanlaatua koskevan raportoinnin, kansallisten päästökartoitusten ja liikennemäärien perusteella ja melun osalta direktiivin 2002/49/EY mukaisesti arvioituna **tai muiden vastaavien datalähteiden perusteella**, 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.

2. Ajoneuvot, tiet ja ajankohdat, joihin maksua sovelletaan

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

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

Teiden luokittelussa taajamateihin (moottoritiet mukaan lukien) ja kaupunkien välisiin teihin (moottoritiet mukaan lukien) ja ajankohtien määrittelyssä on käytettävä objektiivisia perusteita, jotka liittyvät teiden ja niiden lähialueiden altistumiseen ympäristön pilaantumiselle, kuten väestötiheyttä, vuotuista keskimääräistä ilman pilaantumista (erityisesti PM_{10:n} ja NO_{2:n} osalta) sekä niiden päivien (PM₁₀) ja tuntien lukumäärää (NO₂), joina direktiivin 2008/50/EY nojalla vahvistetut raja-arvot ovat ylittyneet. Käytetyt perusteet on liitettävä ilmoitukseen.

3. Maksun määrä

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

Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on määritettävä yksi maksu **tapauksen mukaan** kullekin ajoneuvoluokalle, tietyypille ja ajankohdalle. Tuloksena olevan maksurakenteen on oltava avoin, julkinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin. Se olisi julkaistava hyvissä ajoin ennen täytäntöönpanoa. Kaikki parametrit, luvut ja muut tiedot, joita tarvitaan sen ymmärtämiseen, miten eri ulkoiset kustannustekijät on laskettu, on julkistettava.

Jäsenvaltion tai tarvittaessa riippumattoman viranomaisen on maksuja asettaessaan noudatettava tehokkaan hinnoittelun periaatetta, jonka mukaan hinnan on oltava lähellä ajoneuvon, johon maksua sovelletaan, käytön sosiaalisia rajakustannuksia.

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

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

4. Ulkoiset kustannustekijät

4.1. Liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannukset

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

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

jossa:

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

Päästökertoimet ovat samat kuin ne, joita jäsenvaltiot käyttävät laatiessaan tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisten päästöjen vähentämisestä annetun direktiivin (EU) 2016/2284¹¹ mukaisia kansallisia päästökartoituksia (joissa on käytettävä ilman epäpuhtauksien päästöjen inventaariota koskevia EMEP/EEA Guidebook -ohjeita¹²). Jäsenvaltion tai tarvittaessa 7 c artiklan 4 kohdassa tarkoitetun riippumattoman viranomaisen on arvioitava epäpuhtauksien rahalliset kustannukset tieteellisesti todennettuja menetelmiä käyttäen.

Jäsenvaltio tai tarvittaessa riippumaton viranomainen voi soveltaa ilman pilaantumisen aiheuttamien kustannusten arvojen laskentaan tieteellisesti todennettuja vaihtoehtoisia menetelmiä, joissa käytetään ilman epäpuhtauksien mittaustietoja ja ilman epäpuhtauksien rahallisten kustannusten paikallista arvoa.

4.2. Liikenneperäisten meluhaittojen kustannukset

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

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

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

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

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/2284, annettu 14 päivänä joulukuuta 2016, tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisten päästöjen vähentämisestä, direktiivin 2003/35/EY muuttamisesta sekä direktiivin 2001/81/EY kumoamisesta (EUVL L 344, 17.12.2016, s. 1).

¹² Euroopan ympäristökeskuksen menetelmät:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

jossa:

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

Liikenneperäiset meluhaitat liittyvät melun vaikutuksiin tien ympäristössä asuvien kansalaisten terveyteen.

Melutasolle k altistunut väestö otetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY¹³ 7 artiklan nojalla laadituista strategisista melukartoista **tai muista vastaavista datalähteistä**.

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

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta (EYVL L 189, 18.7.2002, s. 12).

Painotetun keskimääräisen vuorokausiliikenteen vastaavuuskerroin 'e' raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen ja henkilöautojen välillä johdetaan keskimääräisen henkilöauton ja keskimääräisen raskaan tavaraliikenteen ajoneuvon melupäästötasojen perusteella ja ottaen huomioon moottoriajoneuvojen ja varaosaäänenvaimennusjärjestelmien melutasosta, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivin 70/157/ETY kumoamisesta 16 päivänä huhtikuuta 2014 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 540/2014.

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

4.3. Liikenneperäisiin hiilidioksidipäästöihin liittyvät kustannukset

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

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

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

d) Korvataan liite III b seuraavasti:

"LIITE III b

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN MAKSUN VIITEARVOT

Tässä liitteessä vahvistetaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvot, mukaan lukien viitearvot kustannuksille ilman pilaantumisesta ja melusta.

Taulukko 1: Raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvot

<i>Ajoneuvoluokka</i>	<i>senttiä/ajoneuvokilometri</i>	Taajama⁽¹⁾	Kaupunkien välinen⁽²⁾
<i>Raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on alle [...] 12 tonnia tai joissa on kaksi akselia</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot, päästöttömät ajoneuvot mukaan lukien</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

[...] 12– [...] 18 tonnia <i>tai joissa on kolme akselia</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot, päästöttömät ajoneuvot mukaan lukien</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on</i> [...] 18– [...] 32 tonnia <i>tai joissa on neljä akselia</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot, päästöttömät ajoneuvot mukaan lukien</i>	2,5	0,3
<i>Raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on</i> yli [...] 32 tonnia <i>tai joissa on vähintään viisi akselia</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5
	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8

	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot, päästöttömät ajoneuvot mukaan lukien</i>	[...] 2,8	0,3

- (1) 'Taajamalla' tarkoitetaan alueita, joiden väestötiheys on 150–900 asukasta/km² (mediaaniväestötiheys 300 asukasta/km²).
- (2) 'Kaupunkien välisellä' tarkoitetaan alueita, joiden väestötiheys on alle 150 asukasta/km².

[**Taulukko poistettu**]

Taulukon 1 [...] 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 käänteisen lämpötilakerrostuneisuuden perusteella.";

da) Lisätään uusi liite III c seuraavasti:

"LIITE III c

**HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJEN ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN MAKSUN
VIITEARVOT**

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

Taulukko 1: Hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvot raskaille tavaraliikenteen ajoneuvoille

Ajoneuvoluokka	senttiä/ajoneuvokilometri	Kaupunkien väliset tiet (moottoritiet mukaan lukien)
Raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on alle 12 tonnia tai joissa on kaksi akselia	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Vähäpäästöiset ajoneuvot	2,0
	Päästöttömät ajoneuvot	0
Raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, joiden suurin	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2

sallittu kokonaispaino on 12–18 tonnia tai joissa on kolme akselia	EURO II	5,2
	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Vähäpäästöiset ajoneuvot	2,5
	Päästöttömät ajoneuvot	0

Ajoneuvoluokka	senttiä/ajoneuvokilometri	Kaupunkien väliset tiet (moottoritiet mukaan lukien)
Raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on 18–32 tonnia tai joissa on neljä akselia	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Vähäpäästöiset ajoneuvot	3,4
	Päästöttömät ajoneuvot	0
Raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot, joiden suurin	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1

sallittu kokonaispaino on yli 32 tonnia tai joissa on vähintään viisi akselia	EURO II	8,1
	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Vähäpäästöiset ajoneuvot	4,0
	Päästöttömät ajoneuvot	0

- e) Korvataan liitteessä IV oleva taulukko 'Ajoneuvoyhdistelmät (auton ja varsinaisen tai puoliperävaunun yhdistelmä)' seuraavasti:

"AJONEUVOYHDISTELMÄT (AUTON JA VARSINAISEN TAI PUOLIPERÄVAUNUN YHDISTELMÄT)

Ilmajousituksella tai sitä vastaavalla tunnustetulla järjestelmällä varustetut vetoakselit	Muut vetoakseleiden jousitusjärjestelmät	Vahinkoluokka
Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)	Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)	

Vähintään	Vähemmän kuin	Vähintään	Vähemmän kuin	
<i>2 + 1 akselia</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 akselia</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 akselia</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 akselia</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 akselia</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 akselia</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 akselia</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 akselia</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Vähintään 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III';

- 2) Lisätään liitteet V, VI ja VII seuraavasti:

"LIITE V

RUUHKAMAKSUN PERIMISTÄ KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

Tässä liitteessä vahvistetaan ruuhkamaksun perimistä koskevat vähimmäisvaatimukset.

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

Jäsenvaltioiden on määritettävä tarkasti

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

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

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

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

Taulukko 2: Vastaavuuskertoimet eri ajoneuvoluokkien ruuhkamaksutasojen välisen suhteen määrittämiseksi

Ajoneuvoluokka	Vastaavuuskerroin
Kevyet ajoneuvot	1
Niveltämättömät raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot	1.9
Linja-autot	2.5
Nivelletyt raskaat tavaraliikenteen ajoneuvot	2.9

2. Maksun määrä

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

Jäsenvaltion on julkaistava kaikki seuraavat tiedot hyvissä ajoin ennen ruuhkamaksun täytäntöönpanoa:

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

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kaikki a ja b alakohdan nojalla julkaistavat tiedot. Ennen maksun vahvistamista on selvitettävä, onko olemassa riski liikenteen siirtymisestä muille teille, sekä mahdolliset haittavaikutukset liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja ruuhkiin ja ratkaisut näiden riskien pienentämiseksi.

Jos jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä VI määriteltyjä viitearvoja korkeampia ruuhkamaksuja, sen on ilmoitettava komissiolle

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

3. Seuranta

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

LIITE VI

[...] RUUHKAMAKSUN VIITEARVOT

Tässä liitteessä vahvistetaan ruuhkamaksun [...] **viitearvot**.

Jäljempänä olevissa taulukoissa esitettyjä [...] **viitearvoja** on sovellettava kevyisiin ajoneuvoihin. Muihin ajoneuvoluokkiin sovellettavat maksut määritetään kertomalla kevyisiin ajoneuvoihin sovellettava maksu liitteessä V olevassa taulukossa esitetyillä vastaavuuskertoimilla.

Taulukko: Kevyiden ajoneuvojen ruuhkamaksun [...] **viitearvot**

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

LIITE VII
PÄÄSTÖTEHOKKUUS

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

Taulukko: Kevyiden ajoneuvojen epäpuhtauksia koskevat päästötehokkuuskriteerit

Tietullit ja käyttäjämaksut	10 % pienempi kuin korkein maksu	20 % pienempi kuin korkein maksu	30 % pienempi kuin korkein maksu	75 % pienempi kuin korkein maksu
Päästötehokkuus	Euro-6d- temp-x[#]	Euro-6d-x[#]	Epäpuhtauspäästöjen ilmoitetut RDE- enimmäisarvot ^{##} < 80 % sovellettavista päästörajoista	Päästöttömät ajoneuvot

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

sekä NO_x että PN, sellaisena kuin se on direktiivin 2007/46/EY liitteessä IX olevan vaatimustenmukaisuustodistuksen 48.2 kohdassa