



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

Bryssel, 14. lokakuuta 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

SÄÄDÖKSET JA MUUT VÄLINEET

Asia:	EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta koskien raskaiden hyötyajoneuvojen maksujen porrastamista hiilidioksiidipäästöjen perusteella ja tiettyjen säännösten selventämiseksi ja yksinkertaistamiseksi
-------	--

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
DIREKTIIVI (EU) 2026/...,**

annettu ... päivänä ...kuuta ...,

**direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta koskien raskaiden hyötyajoneuvojen
maksujen porrastamista hiilidioksidipäästöjen perusteella
ja tiettyjen säännösten selventämiseksi ja yksinkertaistamiseksi**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnot¹,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä²,

¹ EUVL C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> ja EUVL C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 7. lokakuuta 2026 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty ...

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2022/362³, jolla muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 1999/62/EY⁴, vahvistettiin ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteita ottamalla käyttöön tietyille ajoneuvoille niiden hiilidioksidipäästöihin perustuvat pakolliset maksut, jotka toteutetaan joko porrastamalla infrastruktuurimaksuja ja käyttäjämaksuja ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen mukaan tai soveltamalla hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/362, annettu 24 päivänä helmikuuta 2022, verojen ja maksujen kantamista ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta (EUVL L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tieinfrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) On aiheellista selventää ja yksinkertaistaa tiettyjä direktiivin 1999/62/EY säännöksiä, jotta voidaan ottaa huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2024/1610⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2019/1242⁶ tehdyt muutokset sekä komission asetuksella (EU) 2022/1379⁷ komission asetukseen (EU) 2017/2400⁸ tehdyt muutokset.

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2024/1610, annettu 14 päivänä toukokuuta 2024, asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Komission asetukset (EU) 2022/1379, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2022, asetuksen (EU) 2017/2400 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen ja raskaiden linja-autojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisestä sekä sähköajoneuvojen ja muiden uusien teknologisten ratkaisujen ottamisesta huomioon (EUVL L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ Komission asetukset (EU) 2017/2400, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen osalta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011 muuttamisesta (EUVL L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä, mistä päivästä alkaen sovelletaan velvoitetta porrastaa tiemaksuja ajoneuvojen alaryhmän hiilidioksidipäästöjen perusteella. Näin ollen tässä direktiivissä olisi viitattava johdonmukaisesti asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan mukaiseen ajoneuvojen alaryhmän CO₂-vertailupäästöjen julkaisemiseen. Tässä direktiivissä olisi myös annettava kansallisille viranomaisille ja tietullipalvelujen tarjoajille riittävästi täytäntöönpanoaikaa kyseisiin ajoneuvojen alaryhmiin kuuluvien ajoneuvojen luokitteluksi hiilidioksidipäästöluokkiin. Jäsenvaltioilla olisi oltava vähintään 12 kuukautta aikaa panna täytäntöön tiemaksujen porrastus uusien ajoneuvojen alaryhmien osalta sen jälkeen, kun niiden CO₂-vertailupäästöt on julkaistu. Ennakoitavuuden ja yksinkertaistamisen vuoksi tällaista porrastusta olisi aina sovellettava joko uuden ajoneuvojen alaryhmän CO₂-vertailupäästöjen julkaisuvuotta seuraavan vuoden 1 päivästä heinäkuuta, jos julkaiseminen on tapahtunut ennen 1 päivää heinäkuuta, tai uuden ajoneuvojen alaryhmän CO₂-vertailupäästöjen julkaisuvuotta seuraavan toisen vuoden 1 päivästä tammikuuta, jos kyseinen julkaiseminen on tapahtunut 1 päivänä heinäkuuta tai sen jälkeen. Asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan alun perin kuuluvien ajoneuvojen alaryhmien osalta velvoitetta porrastaa tiemaksuja on sovellettu 13 päivästä toukokuuta 2023, mikä on kaksi vuotta komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2021/781⁹ julkaisupäivästä.

⁹ Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2021/781, annettu 10 päivänä toukokuuta 2021, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 mukaisen tietyt valmistajakohtaiset hiilidioksidipäästöarvot ja kaikkien unionissa rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt sekä CO₂-vertailupäästöt vuoden 2019 raportointikaudelta sisältävän luettelon julkaisemisesta (EUVL L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä päivämäärä, josta alkaen asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 2 kohdan nojalla hyväksyttyjä CO₂-vertailupäästöjen mukautuksia sovelletaan. Jäsenvaltioilla olisi oltava vähintään 12 kuukautta aikaa panna täytäntöön mukautetut CO₂-vertailupäästöt. Ennakoitavuuden ja yksinkertaistamisen vuoksi mukautettuja CO₂-vertailupäästöjä olisi aina sovellettava joko niiden julkaisuvuotta seuraavan vuoden 1 päivästä heinäkuuta, jos kyseinen julkaiseminen on tapahtunut ennen 1 päivää heinäkuuta, tai niiden julkaisuvuotta seuraavan toisen vuoden 1 päivästä tammikuuta, jos kyseinen julkaiseminen on tapahtunut 1 päivänä heinäkuuta tai sen jälkeen. Komission täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2025/2545¹⁰ kuitenkin mukautettiin sovellettavia CO₂-vertailupäästöjä raportointikaudesta 2025 alkaen ajoneuvojen alaryhmien 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH osalta. Direktiivillä (EU) 2022/362 käyttöön otetun 'päästövähennyspolun' määritelmän mukaan mukautettuja arvoja sovelletaan kyseiset mukautetut arvot sisältävän säädöksen soveltamispäivän jälkeen alkavasta raportointikaudesta. Näin ollen niitä sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 2026, ja oikeusvarmuuden takaamiseksi soveltamisen alkamispäivä 1 päivä heinäkuuta 2026 olisi säilytettävä nimenomaisesti.

¹⁰ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2025/2545, annettu 15 päivänä joulukuuta 2025, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2025/2335 muuttamisesta vahvistamalla mukautetut CO₂-vertailupäästöt ja täsmentämällä edustavien ajoneuvojen määrittelyyn käytettävä menetelmä (EUVL L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) Tässä direktiivissä olisi säilytettävä direktiivissä 1999/62/EY olevan 'päästövähennyspolun' määritelmän, sellaisena kuin se otettiin käyttöön direktiivillä (EU) 2022/362, merkitys. Asetusta (EU) 2019/1242 muutettiin asetuksella (EU) 2024/1610 ottamalla käyttöön hiilidioksidipäästöjen 43 prosentin vähennystavoite vuodelle 2030. Kyseinen muutos vaikuttaa direktiivissä 1999/62/EY määritellyn päästövähennyspolun kaltevuuteen vuoteen 2030 saakka. Tietyt hiilidioksidipäästöluokkien kynnysarvot ovat sen vuoksi vuoteen 2030 saakka tiukemmat kuin vuoden 2031 ja sitä seuraavien vuosien kynnysarvot. Tästä seurauksena oleva päästövähennyspolun muoto ei ollut tarkoituksellinen seuraus asetuksen (EU) 2024/1610 hyväksymisestä.
- Päästövähennyspolun alkuperäinen muoto olisi sen vuoksi palautettava muuttamalla direktiiviä 1999/62/EY siten, että siinä asetetaan hiilidioksidipäästöille 30 prosentin vähennystavoite vuodelle 2030. Siihen saakka, kunnes kyseistä muutosta sovelletaan, on mahdollista, että tietyt ajoneuvot luokitellaan hiilidioksidipäästöluokkaan käyttämällä vuodelle 2030 asetettuun hiilidioksidipäästöjen 43 prosentin vähennystavoitteeseen perustuvaa päästövähennyspolkua. Jotta niille voidaan taata yhdenvertainen kohtelu suhteessa sellaisiin ajoneuvoihin, jotka luokitellaan hiilidioksidipäästöluokkaan vasta tämän direktiivin voimaantulon jälkeen, jäsenvaltioiden olisi uudelleenluokiteltava ne ajoneuvot, joiden luokittelu perustuu 43 prosentin tavoitteeseen, vuodelle 2030 asetetun hiilidioksidipäästöjen 30 prosentin vähennystavoitteen perusteella. Sen varmistamiseksi, että ajoneuvot kuuluvat samaan hiilidioksidipäästöluokkaan riippumatta siitä, missä päin unionia ne liikennöivät, jäsenvaltioiden olisi sovellettava kyseistä uudelleenluokitusta siitä päivästä alkaen, jona tämä direktiivi on viimeistään saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä.

- (6) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä, miten luokitellaan hiilidioksidipäästöluokkiin ajoneuvot, joiden mukana on asetuksessa (EU) 2017/2400 määritelty asiakkaan tiedotuslomake ja jotka on rekisteröity ensimmäisen kerran ennen päästövähennyspolun alkamispäivää. Niiden ajoneuvojen alaryhmien, joiden vertailukausi on asetuksen (EU) 2019/1242 mukaan 2021 tai 2025, päästövähennyspolun alkamispäivä poikkeaa määräajasta, johon mennessä valmistajien on toimitettava uusille ajoneuvoille komission asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti annettu asiakkaan tiedotuslomake. Kunkin ajoneuvojen alaryhmän päästövähennyspolun alkamispäivä on kullekin alaryhmälle asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I vahvistetun vertailukauden ensimmäinen päivä. Määräaika, johon mennessä valmistajien on toimitettava ajoneuvojen alaryhmään kuuluville uusille ajoneuvoille asiakkaan tiedotuslomake, vahvistetaan asetuksessa (EU) 2017/2400. Kyseisten ajoneuvojen alaryhmien osalta valmistajien määräaika toimittaa asiakkaan tiedotuslomake on ennen päästövähennyspolun alkamispäivää. Direktiivissä 1999/62/EY ei täsmennetä, kuinka jakaa hiilidioksidipäästöluokkiin sellaiset ajoneuvot, jotka on rekisteröity ensimmäisen kerran ennen päästövähennyspolun alkamispäivää. Jäsenvaltioiden olisi määritettävä hiilidioksidipäästöluokka ajoneuvoille, joiden osalta omistaja pystyy toimittamaan näyttöä ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä asiakkaan tiedotuslomakkeessa. Hiilidioksidipäästöluokkien kynnysarvoina ennen päästövähennyspolun alkamispäivää käytetään päästövähennyspolun ensimmäisen vuoden arvoja.

- (7) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä, kuinka työajoneuvot olisi luokiteltava hiilidioksidipäästöluokkiin. Asetuksessa (EU) 2019/1242 erotetaan työajoneuvot, kuten jätteiden keräämisessä tai rakennustöissä käytettävät ajoneuvot, muuntotyypisistä ajoneuvoista. Kyseisten ajoneuvojen osuus kaikkien raskaiden hyötyajoneuvojen päästöistä on noin 2 prosenttia, ja ne toimivat pääasiassa kaupungeissa. Asetuksen (EU) 2024/1610 hyväksymisen myötä työajoneuvot katsotaan työajoneuvoiksi vasta niiden ensimmäisen rekisteröinnin jälkeen. Uutta ajoneuvoa koskevassa asiakkaan tiedotuslomakkeessa ei näin ollen anneta tietoja siitä, onko kyseessä työajoneuvo. Näin ollen työajoneuvojen ei voida katsoa kuuluvan työajoneuvojen alaryhmään, kun niille määritetään hiilidioksidipäästöluokka. Objektiivisuuden vuoksi ja käytännön syistä työajoneuvojen olisi katsottava kuuluvan vastaavaan muiden kuin työajoneuvojen alaryhmään direktiiviä 1999/62/EY sovellettaessa.

- (8) Jälkiasennus, jolla yleisesti tarkoitetaan ajoneuvon teknisten ominaisuuksien muuttamista sen ensimmäisen rekisteröinnin jälkeen, mukaan lukien fyysiset tai ohjelmistomuutokset, voisi tukea ajoneuvon päästöjen vähentämistä tai vaikuttaa sen päästötehokkuuteen. Nykyinen oikeudellinen kehys ei mahdollista jälkiasennettujen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämistä. Jotta jälkiasennetut ajoneuvot voidaan luokitella hiilidioksidipäästöluokkiin jälkiasennusprosessin vaikutus huomioiden, komission olisi arvioitava vaihtoehtoja jälkiasennettujen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi ottaen huomioon mahdolliset vaikutukset asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamiseen ja vaikuttavuuteen ja tarvittaessa esitettävä ehdotus tämän direktiivin muuttamiseksi. Koska tällaisia jälkiasennettujen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämistä koskevia yleisiä sääntöjä ei ole, tässä direktiivissä olisi selvennettävä, kuinka jälkiasennetut päästöttömät ajoneuvot olisi luokiteltava hiilidioksidipäästöluokkiin. Asetuksessa (EU) 2019/1242 asetetaan valmistajille uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteita. Kyseisen asetuksen mukaan valmistajat hyötyvät erityisesti päästöttömien ajoneuvojen markkinoille saattamisesta. Direktiivillä 1999/62/EY tuetaan kyseisten ajoneuvojen kysyntää myöntämällä alennettuja infrastruktuurimaksuja ja käyttäjämaksuja hiilidioksidipäästöluokan 5 perusteella. Päästöttömien ajoneuvojen nykyinen haittapuoli on se, että niillä on lyhyempi toimintamatra kuin perinteisillä ajoneuvoilla.

Päästöttömän ajoneuvon toimintamatkaa on mahdollista pidentää jälkiasentamalla yhden akkuyksikön tilalle polttoainekäyttöinen generaattori. Tällaisista jälkiasennetuista ajoneuvoista tulee siis hybridiajoneuvoja. Direktiivin 1999/62/EY mukaan ajoneuvot luokitellaan hiilidioksidipäästöluokkiin sellaisten ajoneuvoa koskevien asiakirjojen perusteella, jotka valmistajat ovat laatineet ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä. Tämä tarkoittaa sitä, että nykyisen lainsäädäntökehyksen mukaisesti tällaiset jälkiasennetut ajoneuvot hyötyisivät edelleen hiilidioksidipäästöluokan 5 mukaisista alennetuista maksuista siitä huolimatta, että niissä on polttoainekäyttöinen generaattori. Tämän edun jatkuminen kuitenkin vääristää maanteiden tavaraliikenteen markkinoita niiden toimijoiden vahingoksi, jotka käyttävät päästöttömiä ajoneuvoja, joihin ei ole tehty jälkiasennuksia, eikä se vastaa tosiasiallisia päästövähennyksiä tällaisten jälkiasennettujen ajoneuvojen käyttöiän aikana asetusta (EU) 2019/1242 sovellettaessa. Jotta voidaan varmistaa, että kaikki ajoneuvot luokitellaan hiilidioksidipäästöluokkiin asetuksessa (EU) 2017/2400 tarkoitetulla simulaatiovälineellä (ajoneuvon energiankulutuksen laskentaväline – VECTO) saatujen tulosten perusteella, päästöttömien ajoneuvojen, joihin on jälkiasennettu polttoainekäyttöinen moottori, olisi näin ollen katsottava kuuluvan hiilidioksidipäästöluokkaan 1 direktiiviä 1999/62/EY sovellettaessa.

- (9) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä, kuinka kaksipolttoaineajoneuvot olisi luokiteltava hiilidioksidipäästöluokkiin. Asetuksessa (EU) 2017/2400 edellytetään, että valmistajat antavat kaksipolttoaineajoneuvoja koskeva asiakkaan tiedotuslomake 1 päivästä tammikuuta 2024 alkaen. Tietyt kaksipolttoaineajoneuvot on kuitenkin rekisteröity ennen kyseistä päivämäärää, eikä niillä ole asiakkaan tiedotuslomaketta. Ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity ensimmäisen kerran ennen kyseistä päivämäärää, ei voida soveltaa edullisempia maksuja, ja ne saattavat joutua epäedulliseen kilpailuasemaan verrattuna vastaaviin ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity kyseisen päivämäärän jälkeen. Valmistajat voivat määrittää jo rekisteröidyn ajoneuvon hiilidioksidipäästöt suorittamalla uuden simuloinnin, jossa otetaan huomioon asetuksen (EU) 2017/2400 viimeisimmät vaatimukset. Jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä tällaisten simulaatioiden tulokset todisteena ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä. Komission olisi estettävä luvattomien simulointitulosten käyttö valvomalla sitä, miten valmistajat käyttävät kyseistä vaihtoehtoa. Valmistajan olisi sen vuoksi ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan käyttää kyseistä vaihtoehtoa. Jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä simulointitulokset sisältävä asiakirja vain, jos se saadaan suoraan valmistajalta digitaalisessa muodossa, jolloin se on vähemmän altis petoksille, ja jos valmistajalle on osoitettu myönteinen komission päätös.

- (10) Direktiivissä 1999/62/EY säädetään sen soveltamisalan laajentamisesta kattamaan ajoneuvojen alaryhmät, jotka kuuluvat asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan mutta jotka eivät vielä kuulu asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan. Asetuksella (EU) 2024/1610 laajennettiin kuitenkin asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaa, jotta se vastaisi asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaa. Direktiivin 1999/62/EY asiaa koskevat säännökset ovat sen vuoksi vanhentuneet, ja ne olisi kumottava kyseisen direktiivin tekstin yksinkertaistamiseksi.
- (11) Direktiivillä (EU) 2022/362 otettiin käyttöön ajoneuvojen infrastruktuurimaksujen ja käyttäjämaksujen porrastus niiden hiilidioksidipäästöluokan mukaan tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton edistämiseksi jäsenvaltioille sallittiin päästöttömien ajoneuvojen vapauttaminen tiemaksuista tilapäisesti. Tällaisen toimenpiteen täydentämiseksi jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus myöntää vähäpäästöisille ajoneuvoille asianmukainen alennus infrastruktuurimaksuista tai käyttäjämaksuista. Täydentävyyden varmistamiseksi sellaisten toimenpiteiden välillä, joilla tuetaan päästöttömien ajoneuvojen kysyntää ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kysyntää, kyseisen mahdollisuuden olisi oltava hyödynnettävissä ainoastaan yhdessä päästöttömiin ajoneuvoihin sovellettavien toimenpiteiden kanssa, ja 30 päivän kesäkuuta 2031 jälkeen alennuksen enimmäismääräksi olisi vahvistettava 50 prosenttia.

- (12) Vaikka tehokkaat perävaunut voivat vähentää perinteisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja pidentää ajoneuvojen toimintamatkaa, tämä direktiivi ei tarjoa jäsenvaltioille oikeusperustaa, jonka nojalla ne voisivat ottaa huomioon perävaunujen ominaisuudet asettaessaan tietulleja. Komission olisi arvioitava vaihtoehtoja perävaunujen ominaisuuksiin perustuvan tietullien porrastuksen toteuttamiseksi. Tällaisten toteutusvaihtoehtojen olisi edellytettävä liikenteenharjoittajilta mahdollisimman vähän vaivaa, ja ne olisi voitava ottaa kustannustehokkaasti käyttöön nykyisissä tietullijärjestelmissä. Komission olisi tarkasteltava markkinoilla saatavilla olevia eri teknologioita ja laitteita, myös jälkiasennuksia nykyisiin perävaunukantoihin, sekä näiden teknologioiden ja laitteiden käytöstä saatavaa kokonaisenergiansäästöä. Komission olisi otettava asianmukaisesti huomioon kyseisen alan pilottihankkeiden tulokset ja hallinnolliseen rasitteeseen, toiminnallisiin rajoituksiin, markkinoilla olevien teknologioiden taloudellisiin parametreihin liittyvät näkökohdat ja kustannustehokkuus.

- (13) Ajoneuvojen luokitusparametreihin liittyvien tietojen vaihtoa koskeva jäsenvaltioiden välinen yhteistyömekanismi voi yksinkertaistaa hallinnollisia prosesseja ja helpottaa vastavuoroista tunnustamista. Sen vuoksi komission olisi koordinoitava asiantuntijaryhmässä tehtävää työtä parhaiden käytäntöjen yksilöimiseksi ja niiden vaihdon edistämiseksi sekä yhteistä lähestymistapaa koskevien ehdotusten laatimiseksi. Osana kyseistä työtä olisi arvioitava olemassa olevien yhdenmukaistettujen mekanismien, kuten ajoneuvon sähköisen vaatimustenmukaisuustodistuksen, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/520¹¹ mukaisen tiedonvaihdon ja ajoneuvorekisteritietojen vaihdon, käytön soveltuvuutta.
- (14) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, jotka ovat raskaiden hyötyajoneuvojen määrittelemistä hiilidioksidipäästöluokkiin koskevien sääntöjen yhdenmukainen soveltaminen kaikkialla unionissa ja infrastruktuurimaksujen ja käyttäjämaksujen vastaava porrastaminen, vaan ne voidaan niiden laajuuden ja vaikutuksien vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (15) Direktiivi 1999/62/EY olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2019, sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (EUVL L 91, 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

I artikla

Muutetaan direktiivi 1999/62/EY seuraavasti:

1) Muutetaan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:

a) korvataan 28 alakohta seuraavasti:

”28) raskaan hyötyajoneuvon ’hiilidioksidipäästöillä’ komission asetuksen (EU) 2017/2400* liitteessä IV olevassa osassa II olevassa asiakkaan tiedotuslomakkeessa ilmoitettuja ajoneuvokohtaisia hiilidioksidipäästöjä ($\text{gCO}_2/\text{t-km}$), kun kyseessä on raskas tavaraliikenteen ajoneuvo, tai ajoneuvokohtaisia hiilidioksidipäästöjä ($\text{gCO}_2/\text{p-km}$), kun kyseessä on linja-auto;

* Komission asetus (EU) 2017/2400, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen osalta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011 muuttamisesta (EUVL L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).”;

b) korvataan 29 alakohdan a alakohta seuraavasti:

”a) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242* 3 artiklan 11 alakohdan a tai b alakohdassa tarkoitettua raskasta moottorikäyttöistä hyötyajoneuvoa; tai

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).”;

c) korvataan 30 alakohta seuraavasti:

”30) ’vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 12 alakohdassa määriteltyä vähäpäästöistä raskasta hyötyajoneuvoa;”;

d) korvataan 35 alakohta seuraavasti:

”35) ’ajoneuvoryhmällä’ asetuksen (EU) 2017/2400 4 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettua ajoneuvoryhmää;”;

e) korvataan 37 alakohta seuraavasti:

”37) ajoneuvojen alaryhmän (sg) ’päästövähennyspolulla’ raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen hiilidioksidipäästövähennyspolkua ($ET_{sg,Y}$) tai linja-autojen päästövähennyspolkua ($ET_{p_{sg},Y}$), sellaisina kuin ne ovat määritettyinä asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevan 5.1.2.1 kohdan mukaisesti ja mukautettuina seuraavasti:

a) vuosien $Y \leq 2030$ osalta vuodelle 2030 asetettu hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite ($rf_{sg,Y}$ tai $rfp_{sg,Y}$, jossa $Y = 2030$) on 30 prosenttia; ja

b) vuosien $Y > 2030$ osalta tavoitekerroin ($RET_{sg,Y}$ tai $RET_{p_{sg},Y}$) on 0,7;”;

f) korvataan 38 alakohta seuraavasti:

”38) ’CO₂-vertailupäästöillä’ asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 1 alakohdassa määritellyjä CO₂-vertailupäästöjä;”;

2) korvataan 2 artiklan 2 kohdan johdantokappale seuraavasti:

”2) Edellä olevan 1 kohdan 3 alakohdan soveltamiseksi:”;

3) muutetaan 7 g a artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

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

Jäsenvaltioiden on sovellettava kyseistä porrastusta asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvojen alaryhmiin sen jälkeen, kun kyseisten ajoneuvojen alaryhmien CO₂-vertailupäästöt on julkaistu kyseisen asetuksen 11 artiklan 1 alakohdan mukaisesti. Kyseistä porrastusta sovelletaan joko tällaista julkaisuvuotta seuraavan vuoden 1 päivästä heinäkuuta, jos julkaiseminen on tapahtunut ennen 1 päivää heinäkuuta, tai tällaista julkaisuvuotta seuraavan toisen vuoden 1 päivästä tammikuuta, jos julkaiseminen on tapahtunut 1 päivänä heinäkuuta tai sen jälkeen. Ajoneuvojen alaryhmien 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10- RD ja 10-LH osalta jäsenvaltioiden on kuitenkin sovellettava porrastusta viimeistään 13 päivästä toukokuuta 2023.

Jäsenvaltioiden on sovellettava asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti mukautettuja CO₂-vertailupäästöjä joko mukautettujen CO₂-vertailupäästöjen julkaisuvuotta seuraavan vuoden 1 päivästä heinäkuuta, jos julkaiseminen on tapahtunut ennen 1 päivää heinäkuuta, tai tällaista julkaisuvuotta seuraavan toisen vuoden 1 päivästä tammikuuta, jos julkaiseminen on tapahtunut 1 päivänä heinäkuuta tai sen jälkeen. Ajoneuvojen alaryhmien 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH osalta jäsenvaltioiden on kuitenkin sovellettava CO₂-vertailupäästöjä sellaisina kuin ne ovat mukautettuina 1 päivästä heinäkuuta 2026.

Jäsenvaltiot voivat säätää infrastruktuurimaksujen tai käyttäjämaksujen alentamisesta tai vapautuksista velvoitteista maksaa infrastruktuurimaksuja tai käyttäjämaksuja minkä tahansa ajoneuvoryhmän päästöttömille ajoneuvoille 24 päivän maaliskuuta 2022 ja 30 päivän kesäkuuta 2031 välisenä aikana, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 3 kohdassa säädettyjen alennustasojen soveltamista. Jos päästöttömiä ajoneuvoja koskeva vapautus velvoitteista maksaa infrastruktuurimaksuja tai käyttäjämaksuja on käytössä, jäsenvaltiot voivat kyseisellä aikavälillä soveltaa vähäpäästöisiin ajoneuvoihin sellaista asianmukaista alennusta infrastruktuurimaksuista tai käyttäjämaksuista, joka on enintään 75:tä prosenttia verrattuna tämän artiklan 2 kohdan mukaisessa hiilidioksidipäästöluokassa 1 oleviin ajoneuvoihin sovellettavaan maksuun. Alennukset rajoitetaan päästöttömien ajoneuvojen osalta 1 päivästä heinäkuuta 2031 alkaen 75 prosenttiin verrattuna hiilidioksidipäästöluokassa 1 oleviin ajoneuvoihin sovellettavaan maksuun. Vähäpäästöisiin ajoneuvoihin sovellettavia alennettuja infrastruktuurimaksuja tai käyttäjämaksuja voidaan soveltaa 1 päivästä heinäkuuta 2031 ainoastaan, jos päästöttömiin ajoneuvoihin sovelletaan suurempaa alennusta ja jos alennukset rajoitetaan 50 prosenttiin verrattuna hiilidioksidipäästöluokassa 1 oleviin ajoneuvoihin sovellettavaan maksuun.”;

b) lisätään 2 kohtaan alakohdat seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sellaiset ajoneuvot, jotka on luokiteltu hiilidioksidipäästöluokkaan 1 tai 2 käyttämällä vuodelle 2030 asetettuun 43 prosentin päästövähennystavoitteeseen perustuvaan päästövähennyspolkua, luokitellaan uudelleen käyttämällä vuodelle 2030 asetettuun 30 prosentin päästövähennystavoitteeseen perustuvaa päästövähennyspolkua.

Jäsenvaltioiden on katsottava tiettyyn hiilidioksidipäästöluokkaan soveltuviksi kaikki ajoneuvot, joiden osalta tienkäyttäjä kykenee toimittamaan näyttöä hiilidioksidipäästöistä asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan mukaisesti annetussa asiakkaan tiedotuslomakkeessa. Jos ajoneuvon ensimmäinen rekisteröintipäivä on ennen sen ajoneuvojen alaryhmän alkamispäivää, johon ajoneuvo kuuluu, päästövähennyspolun alkamista, sovelletaan kyseisen alaryhmän päästövähennyspolun ensimmäisen vuoden arvoja.

Jäsenvaltioiden on kohdeltava asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 9 alakohdassa määriteltyjä työajoneuvoja vastaavaan muiden kuin työajoneuvojen alaryhmään kuuluvina ajoneuvoina.

Jäsenvaltiot eivät saa soveltaa hiilidioksidipäästöluokan 5 mukaisia alennettuja maksuja päästöttömiin ajoneuvoihin, joihin on jälkiasennettu sähköenergiaa tuottava tai ajoneuvon käyttövoiman tuottamiseen osallistuva polttoainekäyttöinen moottori. Sen sijaan jäsenvaltioiden on sovellettava hiilidioksidipäästöluokan 1 mukaisia maksuja.

Ajoneuvonvalmistajat voivat käyttää asetuksen (EU) 2017/2400 5 artiklassa tarkoitettua simulointivälinettä asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 21 alakohdassa määritellyn kaksipolttoaineajoneuvon hiilidioksidipäästöjen määrittämiseen sen valmistuspäivän jälkeen, jos kyseisen ajoneuvon valmistuspäivä on ennen 1 päivää tammikuuta 2024. Valmistajan, joka aikoo käyttää kyseistä vaihtoehtoa, on ilmoitettava asiasta komissiolle, ja komissio päättää, voiko kyseinen valmistaja käyttää simulointivälinettä tässä kohdassa esitettyyn tarkoitukseen ja ilmoittaa päätöksestään kyseiselle valmistajalle. Ajoneuvon luokitteluksi hiilidioksidipäästöluokkaan jäsenvaltion on hyväksyttävä valmistajien suorittama simulaatio todisteena ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä sillä edellytyksellä, että asianomainen valmistaja lähettää asianomaiselle jäsenvaltiolle simulaation tulokset suoraan digitaalisessa muodossa yhdessä kyseiselle valmistajalle ilmoitetun komission päätöksen kanssa.”;

- c) kumotaan 7 kohta;

d) lisätään kohta seuraavasti:

”12. Komissio arvioi 30 päivään kesäkuuta 2029 mennessä seuraavia vaihtoehtoja:

- a) annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus porrastaa tietulleja perävaunujen ominaisuuksien perusteella ottaen huomioon eri jäsenvaltioiden erityisolosuhteet, kuten perävaunukantojen heterogeenisyys, markkinoilla olevat erilaiset teknologiat ja laitteet sekä kyseisten teknologioiden ja laitteiden käytöstä saatava kokonaisenergiesäästö; ja
- b) määritetään jälkiasennettujen moottoriajoneuvojen ja perävaunujen hiilidioksidipäästöt.

Komissio tarkastelee tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen vaihtoehtojen mahdollisia vaikutuksia asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamiseen ja vaikuttavuuteen. Komissio ottaa asianmukaisesti huomioon kyseisen alan pilottihankkeiden tulokset ja tarkastelee hallinnollista raskautta, toiminnallisia rajoituksia, markkinoilla olevien teknologioiden taloudellisia parametrejä ja kustannustehokkuutta. Komissio voi antaa tarvittaessa kyseisen arvioinnin pohjalta lainsäädäntöehdotuksen tämän direktiivin muuttamiseksi.”;

4) korvataan 8 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun yhteisen käyttäjämaksujärjestelmän tapauksessa 7 g a artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen porrastusten viimeinen soveltamispäivä ajoneuvojen alaryhmien 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH osalta on 25 päivä maaliskuuta 2025.”;

5) lisätään 9 b artiklaan kohta seuraavasti:

”Direktiivin (EU) 2019/520 2 artiklan 17 alakohdassa määriteltyihin ajoneuvojen luokitusperusteisiin liittyvien ajoneuvotietojen vaihdon helpottamiseksi ja ajoneuvojen luokittelemista ja täytöntöönpanoa koskevan vastavuoroisen tunnustamisen edistämiseksi eri jäsenvaltioissa komissio koordinoi 9 e artiklan 4 alakohdassa tarkoitetussa asiantuntijaryhmässä tehtävää työtä parhaiden käytäntöjen yksilöimiseksi ja niiden vaihdon edistämiseksi sekä yhteistä lähestymistapaa koskevien ehdotusten laatimiseksi.”.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2028 sovellettava seuraavien säännösten noudattamisen edellyttämiä säännöksiä:

- a) tämän direktiivin 1 artiklan 1 kohdan e alakohta; ja
- b) tämän direktiivin 1 artiklan 3 kohdan b alakohta siltä osin kuin sillä lisätään kolmas alakohta direktiivin 1999/62/EY 7 g a artiklan 2 kohtaan.

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

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

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 ...ssa/ssä ... päivänä ...kuuta ...

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja