

18.10.2018

A8-0202/ 001-131

## **TARKISTUKSET 001-131**

esittäjä(t): Liikenne- ja matkailuvaliokunta

### **Mietintö**

**Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy**

**A8-0202/2018**

Verojen ja maksujen kantaminen raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä

Ehdotus direktiiviksi (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

---

### **Tarkistus 1**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

### **Tarkistus 2**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Johdanto-osan 1 b kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 b) Tavara- ja matkustajaliikenteen ajoneuvojen liikkuminen lisää sitä, että ilmaan pääsee epäpuhtauksia, joilla on vakavia vaikutuksia ihmisten terveyteen ja*

*jotka heikentävät ilmanlaatua unionissa. Tällaisia epäpuhtauksia ovat esimerkiksi PM2,5, typpidioksidi ja otsoni, jotka Euroopan ympäristökeskuksen vuonna 2017 julkaiseman raportin arvioiden mukaan aiheuttivat vuonna 2014 pitkäaikaisen altistumisen vuoksi 399 000, 75 000 ja 13 600 ennen aikaista kuolemantapausta unionissa.*

### Tarkistus 3

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

### Tarkistus 4

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

### Tarkistus 5

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(3) Kaikilla **raskailla** ajoneuvoilla on merkittävä vaikutus tieinfrastruktuuriin ja

(3) Kaikilla ajoneuvoilla on merkittävä vaikutus tieinfrastruktuuriin ja ilman

ilman pilaantumiseen, **kun taas** kevyet ajoneuvot aiheuttavat suurimman osan tieliikenteen päästöihin ja ruuhkiin liittyvistä kielteisistä sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista. Tasapuolisen kohtelun ja terveen kilpailun vuoksi olisi varmistettava, että ajoneuvot, jotka eivät tähän mennessä ole kuuluneet Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 1999/62/EY15 vahvistetun tietulleja ja käyttäjämaksuja koskevan kehyksen piiriin, sisällytetään tähän kehykseen. Mainitun direktiivin soveltamisala olisi siksi laajennettava koskemaan tavarankuljetusajoneuvojen lisäksi myös muita raskaita ajoneuvoja sekä kevyitä ajoneuvoja, **mukaan lukien henkilöautot.**

pilaantumiseen, **ja** kevyet ajoneuvot aiheuttavat suurimman osan tieliikenteen päästöihin ja ruuhkiin liittyvistä kielteisistä sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista. Tasapuolisen kohtelun ja terveen kilpailun vuoksi olisi varmistettava, että ajoneuvot, jotka eivät tähän mennessä ole kuuluneet Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 1999/62/EY15 vahvistetun tietulleja ja käyttäjämaksuja koskevan kehyksen piiriin, sisällytetään tähän kehykseen. Mainitun direktiivin soveltamisala olisi siksi laajennettava koskemaan tavarankuljetusajoneuvojen lisäksi myös muita raskaita ajoneuvoja sekä kevyitä ajoneuvoja, **henkilöautoja ja moottoripyöriä. Henkilöautojen maksujen tasoa voitaisiin mukauttaa, jotta säännöllisiltä käyttäjiltä ei perittäisi kohtuuttomia maksuja. Yhtäläisen kohtelun varmistamiseksi maksuja olisi myös sovellettava syrjimättömästi ajoneuvoluokan mukaan sekä eriytetysti riippuen ajoneuvon vaikutuksesta infrastruktuuriin ja sen vaikutuksesta ympäristöön ja yhteiskuntaan ja ottaen huomioon tiettyjen sellaisten käyttäjien sosioekonominen tilanne, jotka pääsevät työpaikalleen vain maanteitse.**

## Tarkistus 6

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(3 a) Sellaisten maantieliikenteen sisämarkkinoiden toteuttaminen, joilla vallitsevat tasapuoliset kilpailuedellytykset, edellyttää sääntöjen yhdenmukaista soveltamista. Yksi tämän direktiivin päätavoitteista on poistaa tienkäyttäjien välisen kilpailun vääristymät. Siksi raskaita ajoneuvoja koskevien maksujen soveltamisalaan olisi sisällytettävä myös maanteiden tavaraliikenteeseen käytettävät pakettiautot.**

## Tarkistus 7

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

---

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

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

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

## Tarkistus 8

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 kappale

#### *Komission teksti*

(4) Aikaperusteiset käyttäjämaksut eivät perusluonteensa vuoksi heijasta tarkasti tosiasiallisesti aiheutuneita infrastruktuurikustannuksia, ja samasta syystä ne eivät ole tehokkaita, kun pyritään edistämään vähäpäästöisempää ja tehokkaampaa liikennettä tai vähentämään ruuhkia. Siksi **ne** olisi asteittain korvattava matkaperusteisilla maksuilla, jotka ovat tasapuolisempia, tehokkaampia ja toimivampia.

#### *Tarkistus*

(4) Aikaperusteiset käyttäjämaksut eivät perusluonteensa vuoksi heijasta tarkasti tosiasiallisesti aiheutuneita infrastruktuurikustannuksia, ja samasta syystä ne eivät ole tehokkaita, kun pyritään edistämään vähäpäästöisempää ja tehokkaampaa liikennettä tai vähentämään ruuhkia. Siksi **raskailta ajoneuvoilta perittävät aikaperusteiset käyttäjämaksut** olisi asteittain korvattava matkaperusteisilla maksuilla, jotka ovat tasapuolisempia, tehokkaampia ja toimivampia.

## Tarkistus 9

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

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

**(4 a) Sen lisäksi, että kehitetään ja/tai pidetään voimassa kuljettuun matkaan perustuvia maksujärjestelmiä, olisi kussakin jäsenvaltiossa nimettävä riippumaton valvontaviranomainen valvomaan kansallisten maksujärjestelmien moitteetonta toimintaa, jotta voidaan taata avoimuus ja syrjimättömyys sekä varmistaa, että tietullimaksujen tasot ja tietullitulojen käyttö ovat tämän direktiivin mukaisia. Kunkin jäsenvaltion olisi voitava nimetä riippumaton valvontaviranomainen ottaen huomioon kansallisen tieverkkonsa erityispiirteet.**

## Tarkistus 10

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## **Tarkistus 11**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## **Tarkistus 12**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## **Tarkistus 13**

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

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

#### **Tarkistus 14**

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

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

#### **Tarkistus 15**

##### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 kappale**

(5) Jotta voidaan varmistaa, että käyttäjät hyväksyvät tulevat tiemaksujärjestelmät, jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus ottaa käyttöön asianmukaisia järjestelmiä maksujen keräämiseksi osana laajempaa liikkuvuuspalvelujen kokonaisuutta. Näillä järjestelmillä olisi varmistettava infrastruktuurikustannusten tasapuolinen jakautuminen, ja niiden olisi vastattava

(5) Jotta voidaan varmistaa, että käyttäjät hyväksyvät tulevat tiemaksujärjestelmät, jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus ottaa käyttöön asianmukaisia järjestelmiä maksujen keräämiseksi osana laajempaa liikkuvuuspalvelujen kokonaisuutta. Näillä järjestelmillä olisi varmistettava infrastruktuurikustannusten tasapuolinen jakautuminen, ja niiden olisi vastattava

”saastuttaja maksaa” -periaatetta. Tällaisen järjestelmän käyttöön ottavien jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että siinä noudatetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/52/EY säännöksiä.

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

## Tarkistus 16

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 17

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 18

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 19

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(5 d) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen soveltaminen ja seurata sen vaikutuksia Euroopan unionin vapaan liikkuvuuden alueen toimintaan ja tietullijärjestelmien yhteentoimivuuteen, kyseisen yhteentoimivuuden valvonta olisi annettava Euroopan maaliikenneviraston tehtäväksi. Viraston tehtäviin voisi kuulua muun muassa seurata tämän direktiivin täytäntöönpanoa, ja se voisi ryhtyä toimenpiteisiin, jos maantielikenteen sisämarkkinoiden moitteeton toiminta häiriintyy tai matkustajien vapaa liikkuvuus estyy.*

## Tarkistus 20

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(5 e) On erityisen tärkeää, että jäsenvaltioissa otetaan käyttöön oikeudenmukainen maksujärjestelmä, joka ei rankaise sellaisia*

*yksityisautoilijoita, jotka joutuvat useammin käyttämään maksullisia teitä, koska he asuvat maaseutualueilla, vaikeakulkuisilla alueilla tai eristyneillä alueilla. Jäsenvaltioiden olisi aluekehityspolitiikan mukaisesti sovellettava näiltä alueilta oleviin käyttäjiin alennettuja maksuja.*

## Tarkistus 21

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 kappale

#### *Komission teksti*

(6) Samoin kuin raskaiden ajoneuvojen tapauksessa, **myös kevyiden ajoneuvojen osalta** on tärkeää varmistaa, että **sovelletut aikaperusteiset maksut** ovat oikeasuhteisia, myös alle vuoden pituisina käyttöaikoina. Tältä osin huomioon on otettava se, että kevyiden ajoneuvojen käyttötapa poikkeaa raskaiden ajoneuvojen käyttötavasta. Oikeasuhteiset aikaperusteiset maksut voitaisiin laskea matkojen vaihtelua koskevien saatavilla olevien tietojen perusteella.

#### *Tarkistus*

(6) Samoin kuin raskaiden ajoneuvojen tapauksessa, on tärkeää varmistaa, että **jos jäsenvaltiot ottavat käyttöön kevyisiin ajoneuvoihin sovellettavia aikaperusteisia maksuja, ne** ovat oikeasuhteisia, myös alle vuoden pituisina käyttöaikoina. Tältä osin huomioon on otettava se, että kevyiden ajoneuvojen käyttötapa poikkeaa raskaiden ajoneuvojen käyttötavasta. Oikeasuhteiset aikaperusteiset maksut voitaisiin laskea matkojen vaihtelua koskevien saatavilla olevien tietojen perusteella, **edellyttäen, että taataan syrjimättömyys.**

## Tarkistus 22

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

#### *Komission teksti*

(7) Direktiivin 1999/62/EY mukaan ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu **voidaan asettaa** tasolle, joka on lähellä kyseessä olevan ajoneuvon käytön sosiaalisia rajakustannuksia. Tämä menetelmä on osoittautunut tasapuolisimmaksi ja tehokkaimmaksi tavaksi ottaa huomioon raskaiden ajoneuvojen aiheuttaman ilman pilaantumisen ja melun kielteiset ympäristö- ja terveysvaikutukset, ja se varmistaisi, että raskaat ajoneuvot osallistuvat oikeudenmukaisella osuudella

#### *Tarkistus*

(7) Direktiivin 1999/62/EY mukaan ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu **olisi asetettava** tasolle, joka **vastaa saastuttaja maksaa -periaatetta ja** on lähellä kyseessä olevan ajoneuvon käytön sosiaalisia rajakustannuksia. Tämä menetelmä on osoittautunut tasapuolisimmaksi ja tehokkaimmaksi tavaksi ottaa huomioon raskaiden ajoneuvojen aiheuttaman ilman pilaantumisen ja melun kielteiset ympäristö- ja terveysvaikutukset, ja se varmistaisi, että raskaat ajoneuvot

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

osallistuvat oikeudenmukaisella osuudella EU:n ilmanlaatu­normien<sup>17</sup> ja mahdollisesti sovellettavien melurajojen tai -tavoitteiden noudattamiseen. Siksi tällaisten maksujen soveltamista olisi helpotettava.

### Tarkistus 23

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

##### *Komission teksti*

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

##### *Tarkistus*

(8) Tästä syystä **olisi annettava mahdollisuus soveltaa ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja niissä tieverkon osissa, joissa ei peritä infrastruktuurimaksua, ja** painotettujen keskimääräisten ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen enimmäismäärät olisi korvattava helposti sovellettavilla **vähimmäisarvoilla**, joita päivitetään inflaation, tieliikenteen ulkoisten kustannusten arvioinnissa saavutetun tieteellisen edistyksen ja ajoneuvokannan koostumuksessa tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi.

### Tarkistus 24

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

##### *Komission teksti*

##### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 25

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 26

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 27

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(9) Infrastruktuurimaksujen porrastaminen Euro-päästöluokan perusteella on edistänyt vähäpäästöisempien ajoneuvojen käyttöä. Ajoneuvokannan uusiutuessa on kuitenkin odotettavissa, että maksujen porrastaminen tällä perusteella kaupunkien välisessä verkossa ei enää **toimi** vuoden 2020 loppuun mennessä, ja se olisi siksi poistettava käytöstä kyseiseen ajankohtaan mennessä. Samasta ajankohdasta alkaen ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja olisi sovellettava järjestelmällisemmin

(9) Infrastruktuurimaksujen porrastaminen Euro-päästöluokan perusteella on edistänyt vähäpäästöisempien ajoneuvojen käyttöä. Ajoneuvokannan uusiutuessa on kuitenkin odotettavissa, että maksujen porrastaminen tällä perusteella kaupunkien välisessä verkossa ei **ole** enää **niin tehokasta** vuoden 2020 loppuun mennessä, ja se olisi siksi poistettava käytöstä kyseiseen ajankohtaan mennessä. Samasta ajankohdasta alkaen ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja olisi sovellettava järjestelmällisemmin

kohdennettuna keinona kattaa ulkoiset kustannukset tilanteissa, joissa sillä on suurin merkitys.

kohdennettuna keinona kattaa ulkoiset kustannukset tilanteissa, joissa sillä on suurin merkitys.

## Tarkistus 28

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 12 kappale

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 29

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

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

(12 a) ***Alppien ylitse kulkeva kauttakululiikenne kuormittaa kyseisiä alueita erityisesti meluhaittojen, ilman pilaantumisen ja infrastruktuurin kulumisen muodossa, mitä vielä pahentaa kustannuskilpailu lähekkäisten käytävien kanssa. Kyseisille alueille ja jäsenvaltioille olisi sen vuoksi jätettävä runsaasti liikkumavaraa ulkoisten kustannusten perimisessä ja liikenteenohjaustoimenpiteiden***

*täytäntöönpanossa, jotta voidaan välttää ei-toivotut siirtymisvaikutukset ja liikenteen ohjautuminen toisiin käytäviin.*

### Tarkistus 30

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 kappale

##### *Komission teksti*

(13) Liikenne ruuhkien, joihin kaikki ajoneuvot vaikuttavat erisuuruisesti, aiheuttamat kustannukset vastaavat noin **1** prosenttia BKT:sta. Merkittävä osa näistä kustannuksista aiheutuu kaupunkien välisistä ruuhkista. Siksi olisi sallittava erityinen ruuhkamaksu sillä edellytyksellä, että sitä sovelletaan kaikkiin ajoneuvoluokkiin. Jotta maksu olisi tehokas **ja** oikeasuhteinen, se olisi laskettava ruuhkiin liittyvien rajakustannusten perusteella ja porrastettava paikan, ajankohdan ja ajoneuvoluokan mukaan. Jotta ruuhkamaksuilla olisi mahdollisimman suuri myönteinen vaikutus, niistä saatavat tulot olisi osoitettava hankkeisiin, joilla pyritään puuttumaan ongelman syihin.

### Tarkistus 31

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

##### *Komission teksti*

##### *Tarkistus*

(13) Liikenne ruuhkien, joihin kaikki ajoneuvot vaikuttavat erisuuruisesti, aiheuttamat kustannukset vastaavat noin **yhtä** prosenttia BKT:sta. Merkittävä osa näistä kustannuksista aiheutuu kaupunkien välisistä ruuhkista. Siksi olisi sallittava erityinen ruuhkamaksu sillä edellytyksellä, että sitä sovelletaan kaikkiin ajoneuvoluokkiin. Jotta maksu olisi tehokas, oikeasuhteinen **ja syrjimätön**, se olisi laskettava ruuhkiin liittyvien rajakustannusten perusteella ja porrastettava paikan, ajankohdan ja ajoneuvoluokan mukaan. **Niin ikään olisi löydettävä tasapainoisia ja kompensoivia malleja, jotka eivät syrji esikaupunkialueilla asuvia työntekijöitä, jotka joutuisivat maksamaan sekä tietulleista että käyttäjämaksuista aiheutuvat kustannukset.** Jotta ruuhkamaksuilla olisi mahdollisimman suuri myönteinen vaikutus, niistä saatavat tulot olisi osoitettava hankkeisiin, joilla pyritään puuttumaan ongelman syihin.

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

## Tarkistus 32

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

---

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

## Tarkistus 33

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(16) Infrastruktuurimaksuun lisättävät korotukset voisivat myös olla hyödyllinen väline, kun pyritään puuttumaan tiettyjen teiden käyttöön liittyviin huomattaviin

(16) Infrastruktuurimaksuun lisättävät korotukset voisivat myös olla hyödyllinen väline, kun pyritään puuttumaan tiettyjen teiden käyttöön liittyviin huomattaviin

ympäri vahinkoihin tai ruuhkiin muuallakin kuin vuoristoalueilla. Siksi korotusten **nykyinen rajoittaminen näille alueille olisi poistettava**. Jotta voidaan välttää päällekkäisten maksujen periminen käyttäjiltä, **korotuksia ei pitäisi sallia** tieosuuksilla, joilla sovelletaan ruuhkamaksua.

ympäri vahinkoihin tai ruuhkiin muuallakin kuin vuoristoalueilla. Siksi **olisi helpotettava** korotusten **soveltamista, siten että poistetaan nykyiset rajoitukset, joiden mukaan korotuksia voidaan soveltaa vain mainituilla alueilla, ja samoin olisi helpotettava niiden kohdentamista Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkon hankkeisiin**. Jotta voidaan välttää päällekkäisten maksujen periminen käyttäjiltä, **korotuksille olisi asetettava tiukemmat rajat** tieosuuksilla, joilla sovelletaan ruuhkamaksua. **Sovellettava enimmäistaso olisi myös mukautettava eri tilanteisiin**.

### Tarkistus 34

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

### Tarkistus 35

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(18) Jotta voitaisiin hyödyntää olemassa olevista tiemaksujärjestelmistä saatavia mahdollisia synergiaetuja toimintakustannusten alentamiseksi, komission olisi osallistuttava täysimääräisesti sellaisten jäsenvaltioiden väliseen yhteistyöhön, jotka aikovat ottaa käyttöön yhteisiä tiemaksujärjestelmiä.

(18) Jotta voitaisiin hyödyntää olemassa olevista tiemaksujärjestelmistä saatavia mahdollisia synergiaetuja toimintakustannusten alentamiseksi, komission olisi osallistuttava täysimääräisesti sellaisten jäsenvaltioiden väliseen yhteistyöhön, jotka aikovat ottaa käyttöön yhteisiä **ja yhteentoimivia** tiemaksujärjestelmiä.

## Tarkistus 36

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 kappale

#### *Komission teksti*

(19) Tiemaksut **voivat tuoda** käyttöön resursseja, jotka auttavat korkealaatuisen liikenneinfrastruktuurin kunnossapidon ja kehittämisen rahoittamisessa. Siksi on asianmukaista **kannustaa jäsenvaltioita käyttämään** tiemaksuista saatavia tuloja tähän tarkoitukseen ja **edellyttää tätä varten**, että ne raportoivat riittävällä tavalla näiden tulojen käytöstä. Tämän pitäisi erityisesti auttaa havaitsemaan mahdollisia rahoitusvajeita ja lisäämään tiemaksujen yleistä hyväksymistä.

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 37

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 kappale

#### *Komission teksti*

(21) On tarpeen varmistaa, että ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut vastaavat jatkossakin mahdollisimman tarkasti raskaiden ajoneuvojen aiheuttaman ilman pilaantumisen ja melun kustannuksia ilman, että maksujärjestelmästä tehdään liian monimutkainen, jotta kannustetaan kaikkein polttoainetehokkaimpien ajoneuvojen käyttöä ja jotta kannustimet säilyvät tehokkaina ja tiemaksujen porrastus pysyy ajan tasalla. Siksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia

#### *Tarkistus*

(21) On tarpeen varmistaa, että ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut vastaavat jatkossakin mahdollisimman tarkasti raskaiden ajoneuvojen aiheuttaman ilman pilaantumisen ja melun kustannuksia ilman, että maksujärjestelmästä tehdään liian monimutkainen, jotta kannustetaan kaikkein polttoainetehokkaimpien ajoneuvojen käyttöä ja jotta kannustimet säilyvät tehokkaina ja tiemaksujen porrastus pysyy ajan tasalla. Siksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia

delegoituja säädöksiä, jotka koskevat ulkoisten maksujen **viitearvojen** mukauttamista tieteen kehitykseen, raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin perustuvien infrastruktuurimaksujen tuloneutraalia porrastusta koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen määrittelyä ja kevyiden ajoneuvojen infrastruktuurimaksujen porrastamista koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen mukauttamista tekniikan kehitykseen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

## Tarkistus 38

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

*Komission teksti*

delegoituja säädöksiä, jotka koskevat ulkoisten maksujen **vähimmäisarvojen** mukauttamista tieteen kehitykseen, raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin perustuvien infrastruktuurimaksujen tuloneutraalia porrastusta koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen määrittelyä ja kevyiden ajoneuvojen infrastruktuurimaksujen porrastamista koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen mukauttamista tekniikan kehitykseen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

*Tarkistus*

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

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

### Tarkistus 39

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

### Tarkistus 40

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

### Tarkistus 41

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

a) uudet infrastruktuurit tai uudet

a) uudet infrastruktuurit tai uudet

infrastruktuuriparannukset, mukaan lukien merkittävät rakenteelliset kunnostukset;

infrastruktuuriparannukset, mukaan lukien merkittävät rakenteelliset kunnostukset ***tai liikennemuotosiirtymään liittyvät vaihtoehtoiset liikenneinfrastruktuurit***;

## Tarkistus 42

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

#### 2 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

##### *Komission teksti*

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

##### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 43

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

#### 2 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

##### *Komission teksti*

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

##### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 44

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 12 alakohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 45

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 15 alakohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 46

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 47

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 19 alakohta

*Komission teksti*

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

**Tarkistus 48**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

*Tarkistus*

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

---

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

**Tarkistus 49**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 22 alakohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

22) 'pakettiautolla' ajoneuvoa, **joka ei ole henkilöauto ja** jonka suurin sallittu massa on enintään 3,5 tonnia;

**Tarkistus 50**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY  
2 artikla – 1 kohta – 22 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

---

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

## **Tarkistus 51**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
2 artikla – 1 kohta – 22 b alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## **Tarkistus 52**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
2 artikla – 1 kohta – 23 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**23 a) 'moottoripyörällä' kaksipyöräistä ajoneuvoa, jossa voi olla sivuvaunu, sekä**

*mitä tahansa kolmi- tai nelipyörää, joka kuuluu asetuksessa (EU) N:o 168/2013 tarkoitettuihin ajoneuvoluokkiin L3e, L4e, L5e, L6e tai L7e;*

## Tarkistus 53

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 27 alakohta

#### *Komission teksti*

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

---

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

#### *Tarkistus*

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

---

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

## Tarkistus 54

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

2 artikla – 1 kohta – 29 alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

29) 'merkittävästi muutetulla tietulli- tai maksujärjestelmällä' tietulli- tai maksujärjestelmää, jota on muutettu siten, että kustannukset tai tulot ovat muuttuneet vähintään **15** prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna inflaatiokorjauksen jälkeen, kun inflaatio mitataan komission (Eurostatin) julkaiseman EU:n laajuisen yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin, josta on poistettu energian ja jalostamattomien elintarvikkeiden vaikutus, muutosten perusteella. *Käyttöoikeussopimuksissa merkittäviksi muutoksiksi ei ole katsottava sellaisia muutoksia, jotka täyttävät direktiivin*

**2014/23/EU 43 artiklan 1 ja 2 kohdan ehdot.**

*Perustelu*

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

**Tarkistus 55**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

**Tarkistus 56**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 57

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

#### 2 artikla – 2 kohta – b alakohta

##### *Komission teksti*

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

##### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 58

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

#### 6 artikla – 2 kohta – b a alakohta (uusi)

##### *Komission teksti*

##### *Tarkistus*

**2 a) Lisätään 6 artiklan 2 kohtaan b a alakohta seuraavasti:  
”b a) museoajoneuvot;”.**

## Tarkistus 59

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

#### 7 artikla – 6 kohta

##### *Komission teksti*

##### *Tarkistus*

6. Jäsenvaltiot eivät saa **1 päivästä tammikuuta 2018** ottaa käyttöön raskaita ajoneuvoja koskevia käyttäjämaksuja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 9 kohdan

6. Jäsenvaltiot eivät saa **[tämän direktiivin voimaantuloajankohta]** alkaen ottaa käyttöön raskaita ajoneuvoja **ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettuja**

soveltamista. Ennen mainittua ajankohtaa käyttöön otetut käyttäjämaksut voidaan pitää voimassa 31 päivään joulukuuta 2023.

***pakettiautoja*** koskevia käyttäjämaksuja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 9 kohdan soveltamista. Ennen mainittua ajankohtaa käyttöön otetut käyttäjämaksut voidaan pitää voimassa 31 päivään joulukuuta ***2022, ja ne on korvattava infrastruktuurimaksuilla 1 päivästä tammikuuta 2023 tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvissa tieverkon osissa.***

## Tarkistus 60

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 artikla – 7 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 61

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 artikla – 9 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 62

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

### Tarkistus 63

#### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7a artikla – 3 kohta – 1 alakohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

### Tarkistus 64

#### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7a artikla – 4 kohta

*Komission teksti*

4. Pienoisbussien ja pakettiautojen osalta jäsenvaltioiden on noudatettava joko 2 kohtaa tai 3 kohtaa. Jäsenvaltioiden on kuitenkin asetettava pienoisbusseille ja

*Tarkistus*

4. Pienoisbussien, pakettiautojen **ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen** osalta jäsenvaltioiden on noudatettava joko 2 kohtaa tai 3 kohtaa.

pakettiautoille korkeammat käyttäjämaksut kuin henkilöautoille viimeistään 1 päivästä tammikuuta 2024.”

Jäsenvaltioiden on kuitenkin asetettava pienoibusseille, pakettiautoille *ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitetuille pakettiautoille* korkeammat käyttäjämaksut kuin henkilöautoille viimeistään 1 päivästä tammikuuta 2024.

## Tarkistus 65

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**4 a. Käyttäjämaksujen oikeasuhteisuudessa voidaan ottaa huomioon sellaisen liikenteenharjoittamisen erityispiirteet, jonka lähtöpaikkana on unionin reuna-alueella sijaitseva jäsenvaltio.**

## Tarkistus 66

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 4 a alakohta (uusi)**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7b artikla – 2 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

***Euroopan parlamentin ja neuvoston  
asetuksen (EU) .../... mukaisesti  
(2017/0122(COD)).”***

*Perustelu*

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

**Tarkistus 67**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 c artikla – 1 kohta

*Komission teksti*

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

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

**Tarkistus 68**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 c artikla – 5 kohta

*Komission teksti*

5. Tietulleja kantavien jäsenvaltioiden

*Tarkistus*

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

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

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

*Tarkistus*

5. Tietulleja kantavien jäsenvaltioiden

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

#### **Tarkistus 69**

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

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

#### **Tarkistus 70**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

#### **Tarkistus 71**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 72

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 da artikla – 3 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

3. Mille tahansa tieverkon osalle asetettua ruuhkamaksua on sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin ajoneuvoluokkiin liitteessä V esitettyjen vakiovastaavuuskertoimien mukaisesti.  
**Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää vapauttaa maksusta linja-autot, jotta edistetään joukkoliikennettä sekä sosioekonomista kehitystä ja alueellista koheesiota.**

## Tarkistus 73

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 da artikla – 4 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

## Tarkistus 74

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

**Tarkistus 75**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 1 kohta – a alakohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

**Tarkistus 76**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 1 kohta – b alakohta

*Komission teksti*

b) korotus on enintään 15 prosenttia 7 b artiklan 1 kohdan ja 7 e artiklan mukaisesti lasketusta painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta, paitsi **jos saadut tulot investoidaan**

*Tarkistus*

b) korotus on enintään 15 prosenttia 7 b artiklan 1 kohdan ja 7 e artiklan mukaisesti lasketusta painotetusta keskimääräisestä infrastruktuurimaksusta, paitsi **vuoristoalueilla, missä**

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

**infrastruktuurikustannukset sekä ilmasto- ja ympäristövahingot ovat suuremmat kuin muualla**, jolloin korotus saa olla enintään 50 prosenttia;

#### *Perustelu*

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

#### **Tarkistus 77**

##### **Ehdotus direktiiviksi**

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

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 1 kohta – d alakohta

##### *Komission teksti*

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

##### *Tarkistus*

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

#### **Tarkistus 78**

##### **Ehdotus direktiiviksi**

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

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 1 a kohta

##### *Komission teksti*

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

##### *Tarkistus*

**Poistetaan.**

#### *Perustelu*

*Tarkistuksella pyritään yksinkertaistamaan korotusjärjestelyiden käyttöönottoa koskevaa sääntelykehystä.*

## Tarkistus 79

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 3 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

3. Vastaanotettuaan vaaditut tiedot korotuksen soveltamista suunnittelevalta jäsenvaltiolta komissio toimittaa nämä tiedot 9 c artiklassa tarkoitetun komitean jäsenille. Jos komissio katsoo, ettei suunniteltu korotus täytä 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia tai että suunnitellulla korotuksella on merkittäviä haittavaikutuksia syrjäseutualueiden talouskehitykselle, se voi täytäntöönpanosäädöksillä hylätä kyseisen jäsenvaltion esittämät maksuja koskevat suunnitelmat tai pyytää niiden muuttamista. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen. ***Kun korotusta sovelletaan 7 e artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin tietullijärjestelyihin, sitä ei ole katsottava merkittäväksi muutokseksi tätä direktiiviä sovellettaessa.***

## Tarkistus 80

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 f artikla – 4 kohta

#### *Komission teksti*

***4. Korotuksen määrä on vähennettävä 7 c artiklan mukaisesti lasketusta ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun määrästä lukuun ottamatta ajoneuvoja Euro-päästöluokissa 0, I ja II 15 päivästä lokakuuta 2011, Euro-päästöluokissa III ja IV 1 päivästä tammikuuta 2015, Euro-päästöluokassa V 1 päivästä tammikuuta 2019 ja Euro-***

#### *Tarkistus*

***Poistetaan.***

*päästöluokassa VI tammikuusta 2023 alkaen. Kaikki korotuksen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen samanaikaisesta soveltamisesta saatavat tulot on investoitava asetuksen (EU) N:o 1316/2013 liitteessä I olevassa I osassa lueteltujen ydinverkkokäytävien rakentamisen rahoittamiseen.*

## Tarkistus 81

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 g artikla – 1 kohta – d alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 82

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 g artikla – 3 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 83

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 g artikla – 4 kohta – 1 alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 84

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 g artikla – 4 kohta – 2 alakohta

#### *Komission teksti*

Jäsenvaltioiden on vuoden kuluessa delegoidun säädöksen voimaantulosta porrastettava infrastruktuurimaksu ottaen huomioon hiilidioksidipäästöjen viitearvot ja asiaa koskeva ajoneuvoluokitus. ***Maksut on porrastettava niin, ettei mikään infrastruktuurimaksu ole yli 100:aa prosenttia korkeampi kuin maksu, joka peritään vastaavilta ajoneuvoilta, joiden hiilidioksidipäästöt ovat pienimmät, mutta jotka eivät kuitenkaan ole päästöttömiä. Päästöttömien ajoneuvojen infrastruktuurimaksuihin on tehtävä 75 prosentin vähennys korkeimpaan maksuun verrattuna.***

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 85

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## **Tarkistus 86**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## **Tarkistus 87**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

1. Kevyiden ajoneuvojen osalta jäsenvaltiot voivat 31 päivään joulukuuta 2021 saakka porrastaa tietullit ja

*(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)*

käyttäjämaksut ajoneuvon  
ympäristöominaisuuksien perusteella.

## Tarkistus 88

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta**  
Direktiivi 1999/62/EY  
7 ga artikla – 2 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 89

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

3. Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja ei tarkastuksessa **osoita kuuluvansa ennakkoon maksetun kestotilauksen tai järjestelmän haltijan hyväksymän muun järjestelyn piiriin tai ei** pysty esittämään ajoneuvoa koskevia asiakirjoja, joita tarvitaan ajoneuvon päästötasojen varmistamiseksi (vaatimustenmukaisuustodistus) komission asetuksen (EU) .../...\*\*\*\*\* mukaisesti, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja tai vuotuisia käyttäjämaksuja. **Jos ajoneuvon päästötason todistavat asianmukaiset asiakirjat esitetään myöhemmin, kaikki**

*sovellettujen tietullien tai maksujen ja todellisten tietullien tai maksujen väliset erotukset on korvattava kyseisen ajoneuvon kohdalla.*

## **Tarkistus 90**

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 ga artikla – 3 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## **Tarkistus 91**

### **Ehdotus direktiiviksi**

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

Direktiivi 1999/62/EY

7 ga artikla – 4 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

## **Tarkistus 92**

### **Ehdotus direktiiviksi**

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

Direktiivi 1999/62/EU

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**a a) Lisätään 7 h artiklan 1 kohdan a alakohtaan luetelmakohta seuraavasti:  
”- selkeä tieto käyttömaksujen ja tietullien**

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

### Tarkistus 93

#### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EU

7 h artikla – 1 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*a a) Lisätään kohta seuraavasti:  
”1 a. Käyttöoikeuden luovuttajan ja saajan välisiä suhteita sääntelevillä sopimuspuiteilla on pyrittävä mahdollistamaan käyttöoikeussopimusten mukauttaminen 7 c, 7 d a, 7 g ja 7 g a artiklassa määritettyihin velvollisuuksiin liittyvään unionin tai kansallisen sääntelykehityksen kehitykseen.”*

### Tarkistus 94

#### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 2 kohta – johdantokappale

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

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

*-a) Korvataan 2 kohdan johdantokappale seuraavasti:  
”2. Raskaiden ajoneuvojen ja tavaroiden kuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen osalta jäsenvaltiot voivat säätää infrastruktuurimaksun vähennyksistä tai alennuksista edellyttäen, että”*

## Tarkistus 95

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta – a alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 2 kohta – c alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 96

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 2 a kohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

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

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

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

**b) tällaiset alennukset tai vähennykset edistävät**

**i) sosiaalista yhteenkuuluvuutta; ja/tai**

**ii) liikkuvuutta syrjäseutualueilla tai syrjäisimmillä alueilla tai sekä syrjäseutualueilla että syrjäisimmillä**

*alueilla;”*

## Tarkistus 97

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 2 b kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

## Tarkistus 98

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta – b alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 3 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

edellytyksin, *eikä se saa aiheuttaa muille käyttäjille lisäkustannuksia korkeampien tietullien muodossa.*”

## Tarkistus 99

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

7 i artikla – 3 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

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

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

***c) teknisillä laitteilla voidaan havaita ajoneuvojen tulo- ja lähtöpisteet kansallisten rajojen yli.”***

## Tarkistus 100

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – a alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

7 j artikla – 1 kohta – 2 alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

”Jäsenvaltioiden on tätä varten tehtävä yhteistyötä sellaisten menetelmien vahvistamiseksi, joiden avulla tienkäyttäjillä on ympäri vuorokauden

”Jäsenvaltioiden on tätä varten tehtävä yhteistyötä sellaisten menetelmien vahvistamiseksi, joiden avulla tienkäyttäjillä on ympäri vuorokauden

mahdollisuus maksaa tietullit ja käyttäjämaksut tavanomaisia maksuvälineitä käyttäen *ainakin tärkeimmissä myyntipisteissä* jäsenvaltioissa, joissa maksuja sovelletaan, sekä näiden jäsenvaltioiden ulkopuolella.”

mahdollisuus maksaa tietullit ja käyttäjämaksut tavanomaisia, *myös sähköisiä* maksuvälineitä, käyttäen *joko rajalla tai muussa myyntipisteessä ja saada maksusta kuitti* jäsenvaltioissa, joissa maksuja sovelletaan, sekä näiden jäsenvaltioiden ulkopuolella.”

## Tarkistus 101

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

7 j artikla – 3 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 102

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

7 k artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 103

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 13 a alakohta (uusi)

Direktiivi 1999/62/EY

8 a artikla (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

**”8 a artikla**

***Valvonta ja raportointi***

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

## Tarkistus 104

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – johdantokappale

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

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

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

***”2. Koko liikenneverkon kehittämisen varmistamiseksi infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava määrä on käytettävä tieliikenneverkon kunnossapitoon ja hoitoon ja koko liikennejärjestelmän optimoimiseen. Erityisesti ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava***

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

määrä **on** käytettävä liikenteen tekemiseksi kestävämmäksi, muun muassa yhdellä tai useammalla seuraavalla tavalla.”

## Tarkistus 105

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – b alakohta

*Nykyinen teksti*

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

*Tarkistus*

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

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

## Tarkistus 106

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

”b a) rahoitetaan kestäviä joukkoliikenteen muotoja;”

## Tarkistus 107

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – e alakohta

*Nykyinen teksti*

e) kehitetään liikenteen käyttäjille **vaihtoehtoista infrastruktuuria** ja/tai

*Tarkistus*

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

”e) kehitetään **vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuureja**

lisätään nykyistä kapasiteettia;

*direktiivin 2014/94/EU mukaisesti ja liikenteen käyttäjille vaihtoehtoisia palveluja ja/tai lisätään nykyistä kapasiteettia;”*

## Tarkistus 108

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – f alakohta

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

f) tuetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa;

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

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

## Tarkistus 109

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – h alakohta

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

h) parannetaan liikenneturvallisuutta; ja

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

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

## Tarkistus 110

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 2 kohta – i alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

i) tarjotaan valvottuja pysäköintialueita.

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

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

## Tarkistus 111

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 3 kohta – johdantokappale

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 112

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 3 kohta – b alakohta

#### *Komission teksti*

b) poistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon pullonkauloja;

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 113

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 3 kohta – c alakohta

#### *Komission teksti*

c) kehitetään liikenteen käyttäjille vaihtoehtoista infrastruktuuria.”

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 114

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

9 artikla – 3 a kohta (uusi)

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

**”3 a. Infrastruktuurimaksujen ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen tuottamat tulot on käytettävä alueella, johon se tieosuus, jolta maksut peritään, kuuluu.”**

## Tarkistus 115

### **Ehdotus direktiiviksi**

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

Direktiivi 1999/62/EY

7 E artikla – 2 kohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 116

### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

11 artikla – -1 kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 117

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*e a) korotusten tuottamia kokonaistuloja ja sitä, millä tieosuuksilla ne on peritty.*

## Tarkistus 118

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

11 artikla – 3 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 119

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

11 artikla – 5 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 120

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III – 2 jakso – 2.1 kohta – johdanto-osan 6 kappale

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

#### *Perustelu*

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

## Tarkistus 121

### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

Liite III – 2 jakso – 2.2 kohta – 2 luetelmakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 122

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite I – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIa – 1 kohta – 2 alakohta

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

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

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

***Poistetaan.***

### **Tarkistus 123**

#### **Ehdotus direktiiviksi**

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

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIa – 2 kohta

2. Ajoneuvot, tiet ja ajankohdat, joihin maksua sovelletaan

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

2. Ajoneuvot, tiet ja ajankohdat, joihin maksua sovelletaan

*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.*

*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 pilaantumisen, kuten väestötiheyttä, vuotuista keskimääräistä ilman pilaantumista (erityisesti PM10:n ja NO2:n osalta) sekä niiden päivien (PM10:n osalta) ja tuntien lukumäärää (NO2:n osalta), joina direktiivin 2008/50/EY nojalla vahvistetut raja-arvot ovat ylittyneet. Käytetyt perusteet on liitettävä ilmoitukseen.

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

## **Tarkistus 124**

### **Ehdotus direktiiviksi**

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

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIa – taulukko 3 (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

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

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

## Tarkistus 125

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite I – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIa – taulukko 4 (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

## Tarkistus 126

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite I – 1 kohta – d alakohta

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIb – otsikko

*Komission teksti*

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN  
PERUSTUVAN MAKSUN  
**VIITEARVOT**

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

**Tarkistus 127**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – d alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIb – taulukko 1 – otsikko

*Komission teksti*

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

**Tarkistus 128**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – d alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIb – taulukko 2 – otsikko

*Komission teksti*

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

**Tarkistus 129**

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 1 kohta – d alakohta**

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IIIb – 2 kohta

*Komission teksti*

Taulukoiden 1 ja 2 arvot voidaan kertoa **kertoimella**, joka on enintään **2** vuoristoalueilla ja taajamien ympärillä,

*Tarkistus*

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN  
PERUSTUVAN MAKSUN  
**VÄHIMMÄISARVOT**

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

*Tarkistus*

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

*Tarkistus*

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

*Tarkistus*

Taulukoiden 1 ja 2 arvot voidaan kertoa **viitekertoimella**, joka on enintään **4** vuoristoalueilla ja taajamien ympärillä,

siinä määrin kuin se on perusteltua epäpuhtauksien heikomman hajaantumisen, teiden kaltevuuden, korkeuden tai lämpötilan inversioiden perusteella.”

siinä määrin kuin se on perusteltua epäpuhtauksien heikomman hajaantumisen, teiden kaltevuuden, korkeuden tai lämpötilan inversioiden perusteella. ***Jos korkeammalle vuoristoalueita ja taajamia koskevalle kertomelle on tieteellistä näyttöä, viitearvoa voidaan nostaa yksityiskohtaisen perustelun pohjalta;***”

### Tarkistus 130

#### Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 1999/62/EY

Liite IV – 4 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***e a) Lisätään liitteeseen IV kohta seuraavasti:***

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

### Tarkistus 131

#### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite I – 2 kohta

Direktiivi 1999/62/EY

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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