EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 23.6.2026
COM(2026) 292 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

komissiolle direktiivillä 1999/62/EY siirretyn delegoitujen säädösten antamisvallan käytöstä

1. Johdanto

Verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tieinfrastruktuurien käytöstä annetulla direktiivillä 1999/62/EY[1], sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä (EU) 2025/2459[2], jäljempänä 'direktiivi', säännellään tiemaksujen asettamista unionissa. Sillä toteutetaan käyttäjä maksaa- ja aiheuttaja maksaa -periaatteita tieliikenteessä.

Direktiivillä komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä tietyissä tapauksissa viiden vuoden ajan 24. maaliskuuta 2022 alkaen. Direktiivissä edellytetään, että komissio laatii asiasta raportin viimeistään yhdeksän kuukautta ennen kyseisen viisivuotiskauden päättymistä.

Direktiivin 9 d artiklalla komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan seuraavia liitteitä sen varmistamiseksi, että ne vastaavat tieteen ja tekniikan kehitystä:

- liite 0, jossa määritellään Euro-luokkien päästörajat,
- liite III a ja siinä olevissa 4.1 ja 4.2 kohdassa esitetyt kaavat, jotka koskevat vähimmäisvaatimuksia ilman pilaantumisen ja meluhaittojen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun asettamiselle,
- liitteet III b ja III c ja niissä olevat taulukot, joissa esitetään ilman pilaantumisen ja meluhaittojen sekä hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen viitearvot.

Direktiivin 7 c b artiklan 4 kohdan mukaan komission on tietyissä olosuhteissa annettava delegoituja säädöksiä direktiivin liitteen III c muuttamiseksi hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvojen osalta ottaen huomioon hiilen tosiasiallisen hinnan, jota unionissa sovelletaan tieliikenteen polttoaineisiin. Tältä osin direktiivin 7 c b artiklan 4 kohdassa edellytetään, että komissio arvioi 25. maaliskuuta 2027 mennessä hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen käyttöä ja vaikuttavuutta ja niiden johdonmukaisuutta kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun direktiivin 2003/87/EY[3] ja neuvoston direktiivin 2003/96/EY[4] kanssa. Arvioinnin perusteella komission on tarvittaessa annettava lainsäädäntöehdotus kyseisen artiklan muuttamiseksi. Jos direktiivin 7 c b artiklaa ei ole muutettu 1. tammikuuta 2027 mennessä, mutta direktiiviä 2003/87/EY tai direktiiviä

---

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

[2] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2025/2459, annettu 26 päivänä marraskuuta 2025, direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta sen ajanjakson pidentämiseksi, jonka aikana päästöttömiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin voidaan soveltaa merkittävästi alennettuja infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja tai ne voidaan vapauttaa niistä (EUVL L, 2025/2459, 4.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2459/oj).

[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

[4] Neuvoston direktiivi 2003/96/EY, annettu 27 päivänä lokakuuta 2003, energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta (EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj).

2003/96/EY on muutettu niin, että muutosten seurauksena ainakin osa tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen ulkoisista kustannuksista on tosiasiallisesti sisällytetty hintoihin, komission on edellä mainitun säännöksen mukaisesti annettava delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan direktiivin liitettä III c hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvojen mukauttamiseksi ottaen huomioon hiilen tosiasiallinen hinta, jota unionissa sovelletaan tieliikenteen polttoaineisiin. Direktiivin 9 d artiklan toisessa kohdassa tarkennetaan, että tällaisten muutosten on rajoituttava sen varmistamiseen, että hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut eivät ylitä sitä, mikä on tarpeen kyseisten päästöjen ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi hintoihin. Tältä osin komissio selvittää parhaillaan hiilen hinnoittelua tietulleissa ja käyttäjämaksuissa arvioidakseen niiden käyttöä ja johdonmukaisuutta päästökaupan ja energiaverotuksen kanssa. Selvityksen on määrä valmistua vuoden 2026 lopussa.

Tieteellinen ja tekninen perusta 9 d artiklassa tarkoitetuissa liitteissä sekä liitteissä V ja VI esitetyille arvoille on tieliikenteen ulkoiskustannusten käsikirja (*Handbook of external costs of road transport*). Komissio julkaisee käsikirjan päivitetyn version vuoden 2026 jälkipuoliskolla.

2. Kertomuksen oikeusperusta

Kertomusta edellytetään direktiivin 9 e artiklan 2 kohdassa, jossa säädösvallan siirto komissiolle rajataan viiteen vuoteen 24. maaliskuuta 2022 alkaen niin, että sitä voidaan jatkaa ilman eri toimenpiteitä samanpituiseksi kaudeksi. Kertomus kattaa ajanjakson, joka alkaa 24. maaliskuuta 2022 ja päättyy kertomuksen antamispäivänä.

3. Siirretyn säädösvallan käyttö

Komissiolle direktiivin 9 e artiklan 2 kohdan nojalla siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä ei ole vielä käytetty. Ensimmäinen syy on se, että direktiivin 7 c b artiklan 4 kohdassa tarkoitettu delegoitu säädös tulee kyseeseen vain siinä tapauksessa, että direktiiviä 2003/87/EY tai direktiiviä 2003/96/EY on muutettu niin, että muutosten seurauksena ainakin osa tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen ulkoisista kustannuksista on tosiasiallisesti sisällytetty hintoihin, ja että 7 c b artiklaa ei ole muutettu 1. tammikuuta 2027 mennessä. Tätä koskeva arviointi on parhaillaan käynnissä. Toinen syy on se, ettei ole tapahtunut sellaista merkittävää tieteellistä tai teknistä kehitystä, joka olisi pitänyt ottaa huomioon (eli käsikirjan päivitys).

Valta antaa delegoituja säädöksiä pysyy relevanttina ensinnäkin sen vuoksi, että voidaan varmistaa, että direktiivin liitteessä III c esitettyjä viitearvoja voidaan mukauttaa sen arvion pohjalta, joka komission on tehtävä direktiivin 7 c b artiklan 4 kohdan mukaisesti ja direktiivin 2003/87/EY muuttamisen ja uuden päästökauppajärjestelmän (ETS2)[5] soveltamisen valossa, ja toiseksi siksi, että voidaan säilyttää mahdollisuus saattaa tietyt liitteet ajan tasalle tieteen ja tekniikan viimeisimmän kehityksen kanssa. Kuten edellä jo todettiin, komissio julkaisee

[5] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/959, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY ja markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

vuoden 2026 jälkipuoliskolla päivitetyn version tieliikenteen ulkoisten kustannusten käsikirjasta.

4. Päätelmä

Kuten kohdassa 3 todetaan, säädösvallan siirtäminen komissiolle on edelleen relevanttia direktiivin 1999/62/EY tuloksellisen täytäntöönpanon kannalta.

Komissio kehottaa Euroopan parlamenttia ja neuvostoa ottamaan tämän kertomuksen huomioon.