I

(Tiedonantoja)

NEUVOSTO

Neuvoston 6 päivänä syyskuuta 2005 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 33/2005

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/…/EY antamiseksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta

(2005/C 275 E/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI ja EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17 päivänä kesäkuuta antaman direktiivin 1999/62/EY ([1]) ja erityisesti sen 7 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([2]),

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ([3]),

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ([4]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisten kilpailun vääristymien poistaminen, sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta ja kilpailukyvyn parantaminen edellyttävät oikeudenmukaisen järjestelyn käyttöönottoa infrastruktuurin käyttöön liittyvien kustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta. Tietty yhdenmukaistamisen taso on jo saavutettu direktiivillä 1999/62/EY.

(2) Tieinfrastruktuurin käytön tasapuolisempi hinnoittelu on olennaisen tärkeää kestävien liikenneolosuhteiden tukemiseksi yhteisössä. Tavoitteena oleva nykyisen tieverkon optimaalinen käyttö ja sen kielteisten vaikutusten huomattava vähentäminen olisi kestävän talouskasvun ja sisämarkkinoiden toimivuuden takaamiseksi toteutettava asettamatta lisärasitusta liikenteenharjoittajille.

(3) Komissio ilmoitti valkoisessa kirjassa ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” antavansa ehdotuksen direktiiviksi tieinfrastruktuurien käyttömaksuista. Euroopan parlamentti vahvisti infrastruktuurien käyttömaksujen tarpeellisuuden 12 päivänä helmikuuta 2003 valkoisen kirjan päätelmistä antamassaan päätöslauselmassa. Göteborgissa 15 päivänä kesäkuuta 2001 kokoontunut Eurooppa-neuvosto kiinnitti erityistä huomiota kestäviin liikenneolosuhteisiin ja Kööpenhaminassa 12 ja 13 päivänä joulukuuta 2002 kokoontunut Eurooppa-neuvosto sekä Brysselissä 20 ja 21 päivänä maaliskuuta 2003 kokoontunut Eurooppa-neuvosto suhtautuivat nekin myönteisesti komission aikomukseen antaa ehdotus uudeksi eurovinjettidirektiiviksi.

(4) Direktiivin 1999/62/EY mukaan tietullien määrittelyssä on otettava huomioon infrastruktuurin rakennus-, käyttö-, kunnossapito- ja kehittämiskustannukset. Tarvitaan erityinen säännös sen varmistamiseksi, mitkä rakennuskustannukset voidaan ottaa huomioon.

([1]) EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.
([2]) EUVL C 241, 28.9.2004, s. 58.
([3]) EUVL C 109, 30.4.2004, s. 14.
([4]) Euroopan parlamentin lausunto, annettu 20. huhtikuuta 2004 (EUVL C 104 E, 30.4.2004, s. 372), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 6. syyskuuta 2005 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu … (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

(5) Kansainväliset maantiekuljetukset keskittyvät Euroopan laajuiseen tieverkkoon. Myös sisämarkkinoiden moitteeton toiminta on olennaisen tärkeää kaupallisille kuljetuksille. Siksi yhteisön kehyksen olisi katettava kaupalliset kuljetukset Euroopan laajuisessa tieverkossa, sellaisena kuin se on määritelty yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY ([1]). Jäsenvaltioiden olisi toissijaisuusperiaatteen mukaisesti voitava edelleen soveltaa perustamissopimusta noudattaen tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja muilla kuin Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvilla teillä.

(6) Tietullijärjestelmän täytäntöönpanon kustannustehokkuuteen liittyvistä syistä pääsyrajoitukset, joilla perittyjä tietulleja valvotaan, eivät välttämättä koske koko sitä infrastruktuuria, johon tietulli kohdistuu. Jäsenvaltiot voivat päättää panna tämän direktiivin täytäntöön perimällä tietulleja vain tietyssä infrastruktuurin kohdassa, johon tietulli kohdistuu.

(7) Tietullien on perustuttava infrastruktuurikulujen korvaamisen periaatteelle. Mikäli tällaiset infrastruktuurit on yhteisrahoitettu Euroopan unionin yleisestä talousarviosta, yhteisön varoista suoritettua osuutta ei pitäisi kattaa tulleilla, ellei asiaankuuluvissa yhteisön välineissä ole erityisiä säännöksiä, joissa otetaan huomioon tietulleista vastaisuudessa saatavat tulot vahvistettaessa yhteisön yhteisrahoituksen määrää.

(8) Yksi tietullijärjestelmän tärkeä osatekijä on, että käyttäjät voivat vaikuttaa maksamiensa tietullien suuruuteen valitsemalla vähiten saastuttavia ajoneuvoja ja vähemmän ruuhkaisia ajankohtia tai reittejä. Tästä syystä jäsenvaltioiden olisi voitava eriyttää tietullit ajoneuvotyypin päästöluokan (EURO-luokitus) ja sen teille aiheutuvien vahinkojen, paikan, ajankohdan ja ruuhkautumisasteen mukaan. Tällaisen tietullien tason porrastamisen olisi oltava oikeassa suhteessa asetettuun tavoitteeseen.

(9) Tieinfrastruktuurin käyttöä koskevassa kaupallisessa hinnoittelussa, josta ei säädetä tässä direktiivissä, olisi noudatettava perustamissopimuksen sääntöjä.

(10) Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön tietulli- ja/tai käyttäjämaksujärjestelmän, määräämästä asianmukaista korvausta näistä maksuista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamista. Korvaukset eivät saisi johtaa kilpailun vääristymiin sisämarkkinoilla, ja niiden olisi oltava yhteisön oikeuden asiaankuuluvien säännösten mukaisia, erityisesti direktiivin 1999/62/EY liitteessä I esitettyjen ajoneuvoverojen vähimmäismäärien ja energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY ([2]) mukaisia.

(11) Kun jäsenvaltiot kantavat tietulleja tai käyttäjämaksuja teiden käytöstä Euroopan laajuisella tieliikenneverkolla, teille, joiden käytöstä veroja ja maksuja kannetaan, olisi annettava asianmukainen etusija jäsenvaltioiden kunnossapitosuunnitelmissa.

(12) Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä Alppien ja Pyreneiden kaltaisiin vuoristoseutuihin. Uusien suurten infrastruktuurihankkeiden käynnistäminen on usein epäonnistunut, koska tarvittavia poikkeuksellisen suuria rahoitusvaroja ei ole saatavilla. Tällaisilla alueilla käyttäjät voivat sen takia joutua maksamaan korotettuja maksuja sellaisten olennaisen tärkeiden hankkeiden rahoittamiseksi, joilla on erittäin suuri merkitys Euroopan tasolla ja jotka voivat tarvittaessa koskea jotain toista liikennemuotoa samassa liikennekäytävässä. Maksun suuruuden olisi oltava yhteydessä hankkeen rahoitustarpeisiin. Sen olisi myös oltava yhteydessä tietullien perustasoon, jotta vältetään keinotekoisesti korotettujen maksujen perintä tietyssä liikennekäytävässä, sillä tämä saattaisi johtaa liikenteen siirtymiseen muihin liikennekäytäviin ja tätä kautta paikallisiin ruuhkautumisongelmiin ja verkkojen tehottomaan käyttöön.

(13) Maksut eivät saisi olla syrjiviä eikä niiden keräämisestä saisi aiheutua liiallisia muodollisuuksia tai esteitä sisärajoilla. Sen vuoksi olisi toteutettava asianmukaiset toimenpiteet satunnaisten käyttäjien maksujen helpottamiseksi erityisesti silloin, kun tietullit ja/tai käyttäjämaksut kerätään käyttäen yksinomaan menetelmää, joka edellyttää sähköisen maksulaiteen (ajoneuvoon asennettu laite) käyttöä.

(14) Infrastruktuurien käyttömaksujärjestelmien johdonmukaisen ja yhdenmukaistetun soveltamisen varmistamiseksi kustannukset olisi uusien tietullijärjestelyjen yhteydessä laskettava tiettyjen perusperiaatteiden mukaisesti tai vahvistettava tasolle, joka ei ylitä näitä periaatteita soveltamalla saatavaa tasoa. Näitä vaatimuksia ei sovelleta olemassa oleviin järjestelyihin, ellei niitä muuteta merkittävästi vastaisuudessa. Tällaisiin merkittäviin muutoksiin kuuluisivat tietullijärjestelmän alkuperäisten ehtojen ja edellytysten merkittävät muutokset muuttamalla tietullijärjestelmän käyttäjän kanssa tehtyä sopimusta, mutta niihin eivät kuuluisi alkuperäisessä suunnitelmassa esitetyt muutokset. Jos kyseessä ovat käyttöoikeussopimukset, merkittävä muutos voitaisiin toteuttaa

([1]) EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna päätöksellä N:o 884/2004/EY (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 1).

([2]) EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/75/EY (EUVL L 157, 30.4.2004, s. 100).

julkisen hankintamenettelyn mukaisesti. Avoimuuden saavuttaminen siten, ettei aiheuteta esteitä markkinatalouden ja julkisen ja yksityisen sektorin yhteenliittymien toiminnalle edellyttäisi, että jäsenvaltioiden olisi myös ilmoitettava komissiolle, jotta tämä voisi antaa lausuntonsa, yksikköarvot ja muut parametrit, joita ne aikovat soveltaa tiemaksujen erilaisten kustannustekijöiden laskennassa tai käyttöoikeussopimusten osalta asianmukainen sopimus ja perustapaus. Komission antamat lausunnot ennen uusien tietullijärjestelmien käyttöön ottoa jäsenvaltioissa eivät millään tavoin rajoita perustamissopimuksen mukaista komission velvoitetta huolehtia yhteisön oikeuden soveltamisesta.

(15) Tieinfrastruktuurien käyttömaksujärjestelmän kehittäminen edellyttää vielä tekniikan kehittymistä. Olisi vahvistettava menettely, jonka avulla komissio voi mukauttaa direktiivin 1999/62/EY vaatimuksia tekniikan kehitykseen ja kuulla tätä varten jäsenvaltioita.

(16) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ([1]) mukaisesti.

(17) Tämän direktiivin tavoitetta, eli tieinfrastruktuurien tietulleihin ja käyttäjämaksuihin sovellettavien ehtojen yhdenmukaistamista, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden omin toimin, vaan ne voidaan sen yhteisöulottuvuuden vuoksi ja liikenteen sisämarkkinoiden turvaamiseksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa esitetyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

(18) Direktiiviä 1999/62/EY olisi muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 1999/62/EY seuraavasti:

1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan a alakohta seuraavasti:

”a) ’Euroopan laajuisella tieverkolla’ yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1692/96/EY (*) liitteessä I olevassa 2 jaksossa määriteltyä ja kartoin kuvattua tieverkkoa. Kartat viittaavat kyseisenpäätöksen artiklaosassa ja/tai liitteessä II tarkoitettuihin vastaaviin jaksoihin;

(*) EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna päätöksellä N:o 884/2004/EY (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 1).”

b) lisätään alakohdat seuraavasti:

”aa) ’rakennuskustannuksilla’ rakentamiseen liittyviä kustannuksia, mukaan luettuina tarvittaessa rahoituskustannukset, jotka koskevat

— uusia infrastruktuureja tai uusia infrastruktuuriparannuksia (myös merkittäviä rakenteellisia kunnostuksia), tai

— korkeintaan 30 vuotta ennen … (*) valmistuneita infrastruktuureja tai infrastruktuuriparannuksia (myös merkittäviä rakenteellisia kunnostuksia), jos tietullijärjestelyt ovat … (*) jo käytössä, tai korkeintaan 30 vuotta ennen uusien … (*) jälkeen käyttöön otettujen tietullijärjestelyjen vahvistamista valmistuneita infrastruktuureja tai infrastruktuuriparannuksia; ennen edellä mainittuja aikoja valmistuneiden infrastruktuurien ja infrastruktuuriparannusten kustannuksia voidaan pitää rakennuskustannuksina, jos

i) jäsenvaltio on ottanut käyttöön tietullijärjestelmän, jossa määrätään näiden kustannusten korvaamisesta tietullijärjestelmän käyttäjän kanssa tehtävän sopimuksen tai muiden vaikutukseltaan yhtäläisten säädösten nojalla, jotka tulevat voimaan ennen … (*), tai

ii) jäsenvaltio voi osoittaa, että kyseisen infrastruktuurin rakentaminen riippui siitä, että sille suunniteltu käyttöikä ylitti 30 vuotta.

([1]) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

(*) 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

Joka tapauksessa rakennuskustannuksista huomioon otettava osuus ei saa ylittää osuutta, joka infrastruktuurin osien nykyisestä suunnitellusta käyttöiästä on jäljellä … (*) tai päivänä, jona uudet tietullijärjestelyt otetaan käyttöön, jos se on myöhäisempi ajankohta.

Infrastruktuurien tai infrastruktuuriparannusten kustannuksia voivat olla erityiset meluhaittojen vähentämiseen tai liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät infrastruktuurikulut sekä todelliset maksut, jotka infrastruktuurin hallinto on suorittanut objektiivisista ympäristönäkökohdista, kuten maaperän suojelu pilaantumiselta;

ab) 'rahoituskustannuksilla' lainojen korkoja ja/tai osakkeenomistajien rahoittamien pääomasijoitusten tuottoja;

ac) 'merkittävillä rakenteellisilla kunnostuksilla' rakenteellisia kunnostuksia, joihin eivät kuulu sellaiset kustannukset, joista ei enää ole mitään yleistä hyötyä tien käyttäjille, esim. jos kunnostustyö on korvattu uudella tien pinnoituksella tai muulla rakennustyöllä;"

c) korvataan b alakohta seuraavasti:

"b) 'tietullilla' tiettyä summaa, joka on maksettava siitä, että ajoneuvolla kuljetaan tietynpituinen matka käyttäen 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja; määrän on perustuttava kuljettuun matkaan ja ajoneuvotyyppiin;"

d) lisätään alakohta seuraavasti:

"(ba) 'painotetulla keskimääräisellä tietullilla' tietulleista tietyllä ajanjaksolla saatuja kokonaistuloja jaettuna tietyssä tieverkossa, johon tietulleja sovelletaan kyseisellä ajanjaksolla, ajettujen kilometrien määrällä; sekä tulot että ajetut kilometrit lasketaan niiden ajoneuvojen mukaan, joihin tietullia sovelletaan;"

e) korvataan c, d, e ja f alakohta seuraavasti:

"c) 'käyttäjämaksulla' tiettyä summaa, jonka maksaminen oikeuttaa ajoneuvon käyttämään tietyn ajan 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja;

d) 'ajoneuvolla' moottoriajoneuvoa tai auton ja puoliperävaunun yhdistelmää, joka on tarkoitettu tai jota käytetään ainoastaan tavarankuljetukseen maanteillä ja jonka suurin sallittu kokonaispaino lastattuna on yli 3,5 tonnia;

e) 'EURO 0 -ajoneuvolla', 'EURO I -ajoneuvolla', 'EURO II -ajoneuvolla', 'EURO III -ajoneuvolla', 'EURO IV -ajoneuvolla', 'EURO V -ajoneuvolla' ja 'EYA-ajoneuvolla' tämän direktiivin liitteessä 0 esitettyjen päästörajojen mukaisia ajoneuvoja;

f) 'ajoneuvotyypillä' ajoneuvoluokkaa, johon ajoneuvo kuuluu sen akselien lukumäärän mukaan, sen mittojen tai painon mukaan taikka muun ajoneuvon tielle aiheuttamia vahinkoja kuvaavan luokituksen, esimerkiksi liitteessä IV esitetyn tievahinkoluokituksen mukaan, edellyttäen että käytetty luokitusjärjestelmä perustuu ajoneuvon ominaisuuksiin, jotka joko esitetään kaikissa jäsenvaltioissa käytössä olevissa ajoneuvoa koskevissa asiakirjoissa tai ovat silmin havaittavia."

f) lisätään alakohdat seuraavasti:

"g) 'käyttöoikeussopimuksella' 'julkista käyttöoikeusurakkaa' tai 'palveluja koskevaa käyttöoikeussopimusta', siten kuin ne on määritelty julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY (*) 1 artiklassa.

h) 'käyttöoikeusmaksulla' maksua, jonka käyttöoikeusurakan saaja perii käyttöoikeussopimuksen mukaisesti.

(*) EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 1874/2004 (EUVL L 326, 29.10.2004, s. 17)."

2) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1, 2, 3 ja 4 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltiot voivat säilyttää tai ottaa käyttöön tietullit ja/tai käyttäjämaksut Euroopan laajuisella tieliikenneverkolla tai sen osilla ainoastaan 2–12 kohdassa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Tämä ei rajoita jäsenvaltioiden oikeutta periä tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja perustamissopimuksessa noudattaen muilla kuin Euroopan laajuiseen tieliikenneverkkoon kuuluvilla teillä tai muun tyyppisiltä moottoriajoneuvoilta kuin Euroopan laajuiseen tieliikenneverkkoon liittyvän määritelmän mukaisilta ajoneuvoilta.

2. Jäsenvaltiot voivat päättää pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja, joita sovelletaan ainoastaan ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia. Tämän direktiivin säännöksiä sovelletaan, jos jäsenvaltio päättää soveltaa tietulleja ja/tai käyttäjämaksuja tätä painorajaa kevyempiin ajoneuvoihin.

(*) 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

3. Tietullia ja käyttäjämaksua ei saa kantaa miltään tietyltä ajoneuvoluokalta yhtä aikaa yksittäisen tieosuuden käytöstä. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin kantaa tietulleja sellaisissa tieverkoissa, joissa kannetaan myös käyttäjämaksuja siltojen, tunnelien ja vuoristosolien käytöstä.

4. Tietullit ja käyttäjämaksut eivät saa olla suoraan tai välillisesti syrjiviä etenkään liikenteenharjoittajan kansallisuudesta, liikenteenharjoittajan sijoittautumismaasta tai -paikasta tai ajoneuvon rekisteröintimaasta tai -paikasta tai kuljetuksen alkuperästä tai määräpaikasta johtuvin perustein."

b) lisätään kohdat seuraavasti:

"4 a. Jäsenvaltiot voivat myös määrätä tietullien tai käyttäjämaksujen määrien alentamisesta tai tietullin tai käyttäjämaksun maksuvelvoitetta koskevista vapautuksista niiden ajoneuvojen osalta, jotka on tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 (*) nojalla vapautettu valvontalaitteiden asentamis- ja käyttövelvoitteesta, sekä tapauksissa, jotka kuuluvat tämän direktiivin 6 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan soveltamisalaan, mainituissa kohdissa säädetyin edellytyksin.

4 b. Koska maksurakenteista, joihin kuuluu tietulleista vakituisille käyttäjille myönnettäviä vähennyksiä tai alennuksia, voi seurata infrastruktuurin hallinnon hallintomenojen todellisia säästöjä, jäsenvaltio voi säätää tällaisista vähennyksistä tai alennuksista edellyttäen, että

— ne täyttävät 7 artiklan 10 kohdan a alakohdan mukaiset edellytykset,

— ne noudattavat perustamissopimusta, erityisesti sen 12, 49, 86 ja 87 artiklaa,

— ne eivät vääristä kilpailua sisämarkkinoilla,

— tuloksena oleva maksurakenne on lineaarinen, suhteellinen ja kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin, eikä se aiheuta muille käyttäjille lisäkustannuksia korkeampien tietullien muodossa.

Joka tapauksessa tällaiset vähennykset tai alennukset voivat olla enintään 13 prosenttia sellaisten vastaavien ajoneuvojen maksamasta tietullista, joilla ei ole oikeutta vähennykseen tai alennukseen.

4 c. Kaikista vähennyksiä tai alennuksia koskevista järjestelmistä on ilmoitettava komissiolle, joka varmistaa 4 a ja 4 b kohdan mukaisten edellytysten noudattamisen ja hyväksyy järjestelmät 9 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

(*) EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 432/2004 (EUVL L 71, 10.3.2004, s. 3)."

c) korvataan 6 kohta seuraavasti:

"6. Tietullien ja/tai käyttäjämaksujen keruuta koskevat järjestelyt eivät saisi taloudellisesti tai muutoin asettaa tieliikenneverkon satunnaisia käyttäjä perusteettomasti epäedulliseen asemaan. Erityisesti jos jäsenvaltio kerää tietullit ja/tai käyttäjämaksut yksinomaan sellaisen järjestelmän avulla, joka edellyttää ajoneuvoon asennettua laitetta, sen on asetettava asianmukaiset ajoneuvoon asennettavat laitteet saataville kohtuullisin hallinnollisin ja taloudellisin järjestelyin."

d) poistetaan 7 kohdan toinen ja kolmas alakohta;

e) korvataan 9 ja 10 kohta seuraavasti:

"9. Tietullien on perustuttava yksinomaan infrastruktuurikulujen korvaamisen periaatteeseen. Painotettujen keskimääräisten tietullien on erityisesti perustuttava kyseisen infrastruktuuriverkon rakennus-, käyttö-, kunnossapito- ja kehittämiskustannuksiin. Painotettuihin keskimääräisiin tietulleihin voidaan sisällyttää myös pääoman tuotto tai markkinatilanteeseen perustuva voittomarginaali.

10. a) Jäsenvaltiot voivat porrastaa tietullit seuraavista syistä: ympäristövahinkojen torjunta, ruuhkien torjunta, infrastruktuurin vahingoittumisen minimointi, asianomaisen infrastruktuurin käytön optimointi tai tieturvallisuuden edistäminen, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta 9 kohdassa tarkoitettuun painotettuun keskimääräiseen tietulliin, edellyttäen että porrastus

— on oikeassa suhteessa asetettuun tavoitteeseen,

— on avointa ja syrjimätöntä, erityisesti liikenteenharjoittajan kansallisuuteen, liikenteenharjoittajan sijoittautumismaahan tai -paikkaan tai ajoneuvon rekisteröintimaahan tai -paikkaan ja kuljetuksen alkuperään tai määräpaikkaan nähden,

— ei ole tarkoitettu tuottamaan ylimääräistä tietullituloa, ja mahdollinen tulojen suunnittelematon kasvu (joka johtaa painotettuihin keskimääräisiin tietulleihin, jotka eivät ole 9 kohdan mukaisia) on tasattava vaihtelun rakenteeseen tehtävillä muutoksilla, jotka on toteutettava kahden vuoden kuluessa sen tilivuoden päättymisestä, jonka aikana ylimääräinen tulo on syntynyt, ja

— noudattaa vaihtelulle b alakohdassa vahvistettuja enimmäisrajoja.

b) Ottaen huomioon a alakohdassa asetetut edellytykset tietullien määrät voidaan porrastaa

— liitteessä 0 esitetyn EURO-päästöluokan mukaan, edellyttäen ettei perittävä tietulli ole yli 100 prosenttia korkeampi kuin vastaavilta kaikkein ankarimmat päästönormit täyttäviltä ajoneuvoilta perittävä tietulli; ja/tai

— vuorokaudenajan, viikonpäivän tai vuodenajan mukaan edellyttäen,

i) etteivät mitkään tietullit ole yli 100 prosenttia korkeampia kuin vuorokauden, viikonpäivän tai vuodenajan halvimpana aikana kannettavat tietullit, tai

(ii) mikäli halvin aika on tullitonta, kaikkein kalleimman vuorokaudenajan, viikonpäivän tai vuodenajan aiheuttama maksu ei ole yli 50 prosenttia korkeampi kuin asianomaiseen ajoneuvoon muussa tapauksessa sovellettava tietulli.

c) Ottaen huomioon a alakohdassa asetetut edellytykset tietullien määrät voivat poikkeustapauksissa Euroopalle tärkeiden hankkeiden osalta vaihdella muulla tavoin kyseisten hankkeiden kaupallisen elinkelpoisuuden turvaamiseksi silloin kun niihin kohdistuu suora kilpailu muiden ajoneuvokuljetusmuotojen kanssa. Näin muodostuvan hinnoittelurakenteen on oltava lineaarinen, suhteellinen, julkinen ja sen on oltava kaikkien käyttäjien saatavilla tasavertaisin edellytyksin eikä se saa johtaa siihen, että lisäkustannukset siirretään muiden käyttäjien maksettaviksi korkeampina tietulleina. Komissio tarkistaa, että tämän kohdan ehdot on täytetty ennen kuin kyseinen hinnoittelurakenne pannaan täytäntöön."

f) lisätään kohdat seuraavasti:

"11. Poikkeuksellisissa tapauksissa vuoristoalueiden infrastruktuurin osalta ja kun asiasta on ilmoitettu komissiolle, voidaan korottaa sellaisia erityisiä tienosuuksia koskevia tietulleja, joilla

a) esiintyy äkillisiä ruuhkia, jotka haittaavat ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta, tai

b) ajoneuvojen tienkäyttö aiheuttaa merkittäviä ympäristövahinkoja,

edellyttäen että

— korotuksesta saadut tulot investoidaan päätöksen N:o 844/2004/EY liitteessä III luetteloituihin eurooppalaisen edun kannalta ensisijaisiin hankkeisiin, jotka edistävät suoraan kyseisen ruuhkautumisen tai ympäristövahingon lievittämistä ja jotka sijaitsevat samassa liikennekäytävässä kuin tienosuus, johon korotusta sovelletaan,

— korotus, jota voidaan soveltaa 10 kohdan mukaisesti porrastettuihin tietullimaksuihin, on enintään 15 prosenttia 9 kohdan mukaisesti lasketusta painotetusta keskimääräisestä tietullista, paitsi tapauksissa, joissa saadut tulot investoidaan eurooppalaisen edun kannalta ensisijaisten hankkeiden rajat ylittäville osuuksille, joihin sisältyy infrastruktuuria vuoristoalueilla, jolloin korotus saa olla enintään 25 prosenttia,

— korotuksen soveltaminen ei johda kaupallisen liikenteen epäoikeudenmukaiseen kohteluun muihin tienkäyttäjiin verrattuna,

— sen infrastruktuurin rahoitussuunnitelma, johon korotusta sovelletaan, sekä uuden infrastruktuurin kustannus-hyötyanalyysi toimitetaan komissiolle ennen korotuksen soveltamista,

— ajanjakso, jona korotusta sovelletaan, määritellään ja rajoitetaan ennakolta, ja se on toimitetuissa rahoitussuunnitelmissa ja kustannus-hyötyanalyysissa esitettyjen tulo-odotusten mukainen.

Asianomaisten jäsenvaltioiden on sovittava tämän säännöksen soveltamisesta uusiin rajat ylittäviin hankkeisiin.

Kun komissio vastaanottaa korotuksen toteuttamista suunnittelevalta jäsenvaltiolta rahoitussuunnitelmat, se toimittaa nämä tiedot 9 c artiklan 1 kohdassa tarkoitetun komitean jäsenille. Jos komissio katsoo, ettei suunniteltu korotus täytä tässä kohdassa vahvistettuja vaatimuksia tai jos se katsoo, että suunnitellulla korotuksella on merkittäviä haittavaikutuksia syrjäisten alueiden talouskehitykselle, se voi hylätä kyseisen jäsenvaltion esittämät maksusuunnitelmat tai pyytää niiden muuttamista 9 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

12. Jos kuljettaja ei tarkastuksessa pysty esittämään ajoneuvoa koskevia asiakirjoja, joita tarvitaan tämän artiklan 10 kohdan b alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitettujen tietojen varmistamiseksi eikä ajoneuvotyyppiä koskevia asiakirjoja, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja."

3) Lisätään artikla seuraavasti:

"7 a artikla

1. Määrittäessään kyseiselle infrastruktuuriverkolle tai verkon selkeästi määritellylle osalle painotetun keskimääräisen tietullin määrää jäsenvaltioiden on otettava huomioon erilaiset 7 artiklan 9 kohdassa esitetyt kustannukset. Huomioon otettavien kustannusten on liityttävä siihen verkkoon tai sen osaan, jolta tietullia peritään, ja ajoneuvoihin, joilta tietullia peritään. Jäsenvaltiot voivat päättää, etteivät ne kata näitä kustannuksia tietullituloilla tai että ne kattavat kustannuksista vain tietyn prosenttiosuuden.

2. Tietullit määritetään 7 artiklan ja tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti.

3. Uusien jäsenvaltioissa … (*) jälkeen käyttöön otettavien, muiden kuin käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta jäsenvaltioiden on käytettävä kustannusten laskentaan liitteessä III esitettyihin peruslaskentaperiaatteisiin perustuvaa menetelmää.

Uusien käyttöoikeusmaksujen osalta, jotka on otettu käyttöön … (*) jälkeen, tietullien enimmäistason on oltava samansuuruinen tai alempi kuin olisi saatu käyttämällä liitteessä III esitettyihin peruslaskentaperiaatteisiin perustuvaa menetelmää. Tason vastaavuuden arviointi on tehtävä käyttöoikeussopimuksen luonteeseen sopivan, riittävän pitkän viiteajanjakson perusteella.

Tässä kohdassa tarkoitetut velvoitteet eivät koske tietullijärjestelyjä, jotka ovat jo käytössä … (*) tai joiden osalta tarjouksia tai vastauksia pyyntöihin käydä neuvotteluja neuvottelumenettelyn puitteissa on vastaanotettu julkisen hankintaprosessin perusteella ennen … (*), niin kauan kuin kyseiset järjestelyt pysyvät voimassa ja edellyttäen, ettei niitä merkittävästi muuteta.

4. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään neljä kuukautta ennen uuden tietullijärjestelyn täytäntöönpanoa

a) muiden kuin käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta

— yksikköarvot ja muut parametrit, joita ne soveltavat eri kustannustekijöiden laskennassa, sekä

— selkeät tiedot tietullijärjestelmänsä piiriin kuuluvista ajoneuvoista ja verkon tai sen osan maantieteellisestä ulottuvuudesta, jota ne käyttävät kuhunkin kustannuslaskentaan, sekä prosenttiosuus kustannuksista, jonka ne haluavat kattaa;

b) käyttöoikeusmaksuja edellyttävien tietullijärjestelyjen osalta

— käyttöoikeussopimukset tai tällaisiin sopimuksiin tehdyt merkittävät muutokset,

— perustapaus, jonka perusteella luvan myöntäjä on laatinut direktiivin 2004/18/EY liitteessä VII B tarkoitetun käyttöoikeutta koskevan ilmoituksen; perustapauksen on sisällettävä käyttöoikeuden mukainen 7 artiklan 9 kohdassa määritelty kustannusarvio, ennustettu liikenne ajoneuvotyyppien mukaan jaoteltuna, suunnitellut tietullien tasot sekä käyttöoikeussopimuksen piiriin kuuluvan verkon maantieteellinen laajuus.

5. Tapauksissa, joihin liittyy 3 kohdan mukaisia velvoitteita, komission on neljän kuukauden kuluttua siitä, kun se on vastaanottanut 4 kohdassa tarkoitetut tiedot annettava lausunto siitä, onko velvoitteet täytetty.

Komission lausunnot saatetaan 9 c artiklan 1 kohdassa tarkoitetun komitean käyttöön.

6. Jos jäsenvaltio haluaa soveltaa 7 artiklan 11 kohdan säännöksiä … (*) jo käytössä olevien tietullijärjestelyjen osalta, kyseisen jäsenvaltion on toimitettava tiedot, jotka osoittavat, että kyseiseen infrastruktuuriin sovellettava keskimääräinen painotettu tietulli on 2 artiklan aa kohdan, 7 artiklan 9 kohdan ja 7 artiklan 10 kohdan mukainen."

4) Korvataan 8 artiklan 2 kohdan b alakohta seuraavasti:

"b) Yhteisen käyttäjämaksun maksamalla on päästävä kunkin järjestelmään osallistuvan jäsenvaltion 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti määrittelemään tieverkkoon;"

5) Lisätään artikla seuraavasti:

"8 a artikla

Kunkin jäsenvaltion on valvottava tietulli- ja/tai käyttäjämaksujärjestelmää sen varmistamiseksi, että se toimii avoimella ja syrjimättömällä tavalla."

6) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) lisätään 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

"d) vakuutusveroja."

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Jäsenvaltioiden on päätettävä toissijaisuusperiaatteen mukaisesti tieinfrastruktuurin käytöstä suoritettavista maksuista saatavien tulojen käytöstä. Jotta varmistettaisiin koko liikenneverkon kehitys, maksuista saatavat tulot olisi käytettävä liikennesektorin hyödyksi ja koko liikennejärjestelmän optimoimiseksi."

(*) 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

7) Lisätään artiklat seuraavasti:

"9 a artikla

Jäsenvaltioiden on toteutettava riittävä valvonta ja säädettävä tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavasta seuraamusjärjestelmästä sekä toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

9 b artikla

Komissio edistää jäsenvaltioiden välistä vuoropuhelua ja teknisen taitotiedon vaihtoa tämän direktiivin ja erityisesti liitteen III täytäntöönpanon osalta. Komissio ajantasaistaa ja selventää liitteitä 0, III ja IV teknisen kehityksen perusteella ja liitteitä I ja II inflaation perusteella 9 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

9 c artikla

1. Komissiota avustaa komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan neuvoston päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan neuvoston päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi vahvistetaan kolme kuukautta.

4. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä."

8) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

"11 artikla

Komissio antaa … (*) Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista ottaen huomioon tekniikan kehityksen ja liikennetiheyden kehityssuuntauksen. Kertomuksessa komissio arvioi direktiivin vaikutuksia sisämarkkinoihin, myös yhteisön saarialueilla, erillisalueilla ja syrjäseutualueilla, alan investointitasoon ja kestävän liikennepolitiikan tavoitteiden saavuttamiseen.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotukset Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin tarkistamiseksi.

Jäsenvaltioiden on toimitettava tarvittavat tiedot komissiolle viimeistään … (**)."

9) Korvataan liitteessä II oleva, vuosittaisten käyttäjämaksujen määrää koskeva taulukko seuraavasti:

	"Enintään kolme akselia	Vähintään neljä akselia
EURO 0 ja EURO I	1 020	1 648
EURO II ja EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V ja EYA	797	1 329"

10) Korvataan liitteen II viimeinen virke seuraavasti:

"Päiväkohtainen käyttäjämaksu on määrältään 11 euroa kaikissa ajoneuvoluokissa."

11) Lisätään direktiiviin liite 0, joka on tämän direktiivin liitteenä I.

12) Lisätään direktiiviin liite III, joka on tämän direktiivin liitteenä II.

13) Lisätään direktiiviin liite IV, joka on tämän direktiivin liitteenä III.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämä direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään … (*). Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

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

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle ja toimitettava sille myös annettujen kansallisten säännösten ja tämän direktiivin säännösten välinen vastaavuustaulukko.

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä ….

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
…	…

(*) Viiden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.
(**) 54 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

(*) 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

LIITE I

"LIITE 0

PÄÄSTÖRAJAT

1. **EURO 0 -ajoneuvo**

Hiilimonoksidin massa (CO) g/kWh	Hiilivetyjen massa (HC) g/kWh	Typen oksidien massa (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **EURO I- ja EURO II -ajoneuvot**

	Hiilimonoksidin massa (CO) g/kWh	Hiilivetyjen massa (HC) g/kWh	Typen oksidien massa (NOx) g/kWh	Hiukkasten massa (PT) g/kWh
EURO I -ajoneuvo	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
EURO II -ajoneuvo	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) Teholtaan enintään 85 kW:n moottoreiden hiukkaspäästöjen raja-arvoon sovelletaan kerrointa 1,7.

3. **EURO III-, EURO IV-, EURO V- ja EYA-ajoneuvot**

Hiilimonoksidin, kaikkien hiilivetyjen, typen oksidien ja hiukkasten ESC-testissä määritetyt massat sekä ELR-testissä määritetty savun tiheys eivät saa ylittää seuraavia arvoja (1):

	Hiilimonoksidin massa (CO) g/kWh	Hiilivetyjen massa (HC) g/kWh	Typen oksidien massa (NOx) g/kWh	Hiukkasten massa (PT) g/kWh	Savu m^{-1}
EURO III -ajoneuvo	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
EURO IV -ajoneuvo	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V -ajoneuvo	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EYA-ajoneuvo	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Testisyklillä tarkoitetaan useiden testipisteiden, joille kullekin on määritetty nopeus ja vääntömomentti, muodostamaa jaksoa; moottorin on noudatettava määritettyä nopeutta ja vääntömomenttia joko tasaisella nopeudella (ESC-testi) tai vaihtuvissa käyttöolosuhteissa (ETC- ja ELR-testit).

(2) 0,13 moottoreilla, joiden iskutilavuus sylinteriä kohti on alle 0,7 dm^3 ja joiden nimellistehon kierrosnopeus on yli 3 000 min^{-1}.

4. Ajoneuvojen uusia päästöluokkia, siten kuin ne on määritelty direktiivissä 88/77/ETY, ja niihin myöhemmin tehtäviä muutoksia voidaan harkita."

LIITE II

"LIITE III

KUSTANNUSTEN JAKAMISEN JA TIETULLIEN LASKENNAN PERUSPERIAATTEET

Tässä liitteessä säädetään painotettujen keskimääräisten tietullien laskennan perusperiaatteet 7 artiklan 9 kohtaa vastaavasti. Velvoite suhteuttaa tietullit kustannuksiin ei vaikuta jäsenvaltioiden vapauteen päättää 7 a artiklan 1 kohdan mukaisesti olla kattamatta kustannuksia kokonaisuudessaan tietullituloilla eikä vapauteen vaihdella 7 artiklan 10 kohdan mukaisesti erityisten tietullien määriä keskiarvosta. ([1])

Periaatteiden soveltamisen on oltava täysin yhteisön oikeuden voimassa olevien velvoitteiden mukaista, erityisesti velvoitteen tehdä käyttöoikeussopimukset julkisia rakennusurakoita koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta annetun neuvoston direktiivin 2004/18/EY ja muiden julkisia hankintoja koskevien yhteisön välineiden mukaisesti.

Kun jäsenvaltio aloittaa neuvottelut yhden tai useamman kolmannen osapuolen kanssa tehdäkseen käyttöoikeussopimuksen infrastruktuurinsa osan rakentamisesta tai toiminnasta, tai ryhtyy tätä tarkoitusta varten vastaavanlaiseen järjestelyyn, joka perustuu kansalliseen lainsäädäntöön tai jäsenvaltion hallituksen tekemään sopimukseen, näiden periaatteiden noudattaminen arvioidaan neuvottelujen tulosten perusteella.

1. **Verkon ja siihen kuuluvien ajoneuvojen määritelmä**

— Jos yhtä ainoaa tietullijärjestelmää ei sovelleta koko Euroopan laajuiseen tieliikenneverkkoon, jäsenvaltion on erityisesti täsmennettävä verkon osa, johon (tai verkon osat, joihin) tietullijärjestelmää sovelletaan, sekä ajoneuvojen luokittelujärjestelmä, jota se käyttää tietullien porrastamista varten. Jäsenvaltioiden on myös tarkennettava, aikovatko ne laajentaa tietullijärjestelmää niin, että siihen kuuluvat myös alle 12 tonnia painavat ajoneuvot.

— Jos jäsenvaltio päättää kustannusten kattamisen osalta soveltaa erilaista politiikkaa verkon eri osissa (mikä on mahdollista 7 a artiklan 1 kohdan nojalla), kustakin selkeästi määritetystä verkon osasta on tehtävä erillinen kustannuslaskenta. Jäsenvaltio voi päättää jakaa verkkonsa useisiin selvästi määritettyihin osiin luodakseen erillisiä vastaavanlaisia käyttöoikeusjärjestelyjä kutakin osaa varten.

2. **Infrastruktuurikustannukset**

2.1 *Investointikustannukset*

— Investointikustannuksiin on sisällytettävä rakennuskustannukset (myös rahoituskustannukset) ja infrastruktuurin kehittämiskustannukset sekä tarvittaessa investoidun pääoman tuotto tai voittomarginaali. Mukaan on sisällytettävä myös maanhankinnasta, kaavoituksesta, suunnittelusta, rakennussopimusten ja hankkeiden hallinnon valvonnasta, arkeologisista tutkimuksista ja maaperätutkimuksista aiheutuvat kustannukset sekä muut asiaankuuluvat satunnaiset menot.

— Rakennuskustannusten kattamisen on perustuttava joko infrastruktuurin suunniteltuun käyttöikään tai sellaisen muuhun (vähintään 20 vuoden) kuoletusjaksoon, jota voidaan pitää asianmukaisena käyttöoikeussopimuksella saatavan rahoituksen takia tai muutoin. Kuoletusjakson pituus voi olla avainmuuttuja neuvoteltaessa käyttöoikeussopimuksista, erityisesti jos asianomainen jäsenvaltio haluaa osana sopimusta asettaa enimmäismäärän sovellettavalle painotetulle keskimääräiselle tietullille.

— Kustannukset voidaan kattaa

  — jakamalla ne tasaisesti kuoletusjaksolle tai painottamalla ne alku-, keski- tai loppuvuosiin edellyttäen, että painotus tehdään avoimella tavalla,

  — määräämällä tietullien sitomisesta indeksiin kuoletusjakson aikana,

— tämän kuitenkaan vaikuttamatta investointikustannusten laskentaan.

([1]) Nämä säännökset, samoin kuin joustavuus tavassa, jolla kustannukset ajallisesti voidaan kattaa (katso 2.1 kohta, kolmas luetelmakohta), antavat huomattavasti liikkumavaraa tietullien määrittämiseksi tasoille, jotka ovat käyttäjien hyväksyttävissä ja jäsenvaltion liikennepolitiikan erityistavoitteiden mukaisia.

— Kaikkien alkuperäisten kustannusten on perustuttava maksettuihin määriin. Myöhemmin aiheutuvat kustannukset perustuvat kohtuullisiin kustannusennusteisiin.

— Julkisia investointeja voidaan pitää rahoitettuina lainoina. Alkuperäisiin hankintakustannuksiin sovellettava korko on se, jota kyseisellä kaudella sovellettiin valtion lainanottoon.

— Kustannusten jakaminen raskaille tavarankuljetusajoneuvoille on tehtävä objektiivisin ja avoimin perustein ottamalla huomioon raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osuus verkon liikenteestä ja siihen liittyvät kustannukset. Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajokilometrejä voidaan tätä varten mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 'vastaavuuskertoimilla', joita on muun muassa esitetty 4 kohdassa. [1] Pääoman tuottoa tai voittomarginaalia koskevan arvion on oltava markkinaolosuhteiden perusteella kohtuullinen, ja se voi vaihdella suorituksen parantamista edistävien kannustimien antamiseksi sopimuspuolena olevalle kolmannelle taholle palvelun laatuvaatimusten suhteen. Pääoman tuottoa voidaan arvioida talouden tunnuslukujen kuten IRR:n (sisäisen korkokannan) tai WACC:n (pääomakustannusten painotetun keskiarvon) perusteella.

2.2 *Vuosittaiset kunnossapitokustannukset ja rakenteelliset kunnostuskustannukset*

— Näihin kustannuksiin on sisällytettävä sekä verkon kunnossapidosta aiheutuvat vuosittaiset kustannukset että jaksottaiset kustannukset, jotka liittyvät kunnostukseen, vahvistamiseen ja tienpinnan uusimiseen sen varmistamiseksi, että verkon toimivuus säilyy ajan kuluessa.

— Nämä kustannukset on jaettava raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja muun liikenteen välillä eri ajoneuvojen todellisten ja ennakoitujen ajokilometrien perusteella ja niitä voidaan mukauttaa objektiivisesti perustelluilla 'vastaavuuskertoimilla', joita on muun muassa esitetty 4 kohdassa.

3. **Toiminnasta, hallinnoinnista ja tietulleista aiheutuvat kustannukset**

Näihin kustannuksiin on sisällytettävä kaikki infrastruktuurin hallinnolle koituvat kustannukset, joita ei kateta 2 luvun nojalla ja jotka liittyvät infrastruktuurin ja tietullijärjestelmän käyttöönottoon, toimintaan ja hallinnointiin. Niihin on sisällyttävä erityisesti

— tietullien perimiskoppien ja muiden maksujärjestelmien rakentamisesta, pystyttämisestä ja kunnossapidosta aiheutuvat kustannukset,

— tietullien keruujärjestelmän päivittäisestä toiminnasta, hallinnoinnista ja valvonnasta aiheutuvat kustannukset,

— käyttöoikeussopimuksiin liittyvät hallinnolliset maksut ja kulut,

— infrastruktuurin toimintaan liittyvät hallinto- ja huoltokustannukset.

Kustannuksiin voidaan sisällyttää pääoman tuotto tai voittomarginaali, joka vastaa siirretyn riskin astetta.

Nämä kustannukset on jaettava tasapuolisin ja avoimin perustein kaikkien ajoneuvoluokkien kesken, joihin tietullijärjestelmää sovelletaan.

4. **Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osuus liikenteestä, vastaavuuskertoimet ja oikaisumekanismi**

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

— Seuraavassa taulukossa annetaan joukko viitteellisiä vastaavuuskertoimia. Kun jäsenvaltio käyttää vastaavuuskertoimia, joiden suhdeluvut poikkeavat taulukossa esitetyistä luvuista, näiden vastaavuuskertoimien on perustuttava objektiivisiin kriteereihin ja ne on julkistettava.

[1] Jäsenvaltiot voivat vastaavuustekijöitä soveltaessaan ottaa huomioon tien rakentamisen vaiheittain tai pitkään elinkaareen perustuvaa lähestymistapaa käyttäen.

Ajoneuvoluokka (1)	Vastaavuuskerroin		
	Rakenteellinen kunnostus (2)	Investoinnit	Vuosittainen kunnossapito
3,5 t–7,5 t, luokka 0	1	1	1
> 7,5 t, luokka I	1,96	1	1
> 7,5 t, luokka II	3,47	1	1
> 7,5 t, luokka III	5,72	1	1

(1) Katso liite IV, ajoneuvoluokan määritys.
(2) Ajoneuvoluokat vastaavat seuraavia akselipainoja: 5,5, 6,5, 7,5 ja 8,5 tonnia.

— Tietullijärjestelmissä, jotka perustuvat ennakoituihin liikennemääriin, on oltava oikaisumekanismi, jonka mukaisesti tietulleja mukautetaan säännöllisesti ennakointivirheistä johtuvan kustannusten mahdollisen ali- tai yliperinnän oikaisemiseksi.”

LIITE III

"LIITE IV

Viitteellinen ajoneuvoluokan määritys

Ajoneuvoluokat on määritelty jäljempänä olevassa taulukossa.

Ajoneuvot jaetaan luokkiin 0, I, II ja III sen perusteella, kuinka paljon ne vahingoittavat tien pintaa. Luokat ovat kasvavassa järjestyksessä, eli luokka III vahingoittaa tieinfrastruktuuria eniten. Vahingot kasvavat eksponentiaalisesti akselipainon kasvaessa.

Kaikki moottoriajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu kokonaispaino on alle 7,5 tonnia, kuuluvat luokkaan 0.

Moottoriajoneuvot

Ilmajousituksella tai sitä vastaavalla tunnustetulla järjestelmällä varustetut vetoakselit [1]		Muut vetoakseleiden jousitusjärjestelmät		Vahinkoluokka
Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		
Vähintään	Vähemmän kuin	Vähintään	Vähemmän kuin	
Kaksi akselia				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Kolme akselia				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
Neljä akselia				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/7/EY (EYVL L 67, 9.3.2002, s. 47), liitteessä II olevan määritelmän mukaisesti vastaavaksi tunnustettu jousitus

Ajoneuvoyhdistelmät (auton ja varsinaisen tai puoliperävaunun yhdistelmä)

Ilmajousituksella tai sitä vastaavalla tunnustetulla järjestelmällä varustetut vetoakselit		Muut vetoakseleiden jousitusjärjestelmät		Vahinkoluokka
Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		Akseleiden lukumäärä ja suurin sallittu kokonaispaino (tonneina)		
Vähintään	Vähemmän kuin	Vähintään	Vähemmän kuin	
2 + 1 akselia				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 akselia				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 akselia				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 akselia				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 akselia				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44”	

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio antoi ehdotuksensa 23. heinäkuuta 2003.

Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä 20. huhtikuuta 2004.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 6. syyskuuta 2005 perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti.

Neuvosto otti työskentelyssään huomioon myös talous- ja sosiaalikomitean ([1]) sekä alueiden komitean lausunnot ([2]).

II YHTEISEN KANNAN ANALYYSI

Neuvosto pääsi lopulta neljännellä yrityksellään 21. huhtikuuta 2005 poliittiseen yhteisymmärrykseen, joka mahdollistaa neuvoston yhteisen kannan vahvistamisen ja päättää yli 18 kuukautta kestäneen sisäisen neuvotteluprosessin. Yhteisymmärrykseen pääsemistä hankaloittivat jäsenvaltioiden eriävät edut ja asenteet, jotka johtuvat sekä maantieteellisestä asemasta (joko sisämarkkinoiden keski- tai reuna-alueilla) että muista tekijöistä, joita ovat esimerkiksi kunkin nykyisen tieverkon edistyminen ja kunkin parhaana pitämä tapa rahoittaa infrastruktuurihankkeet.

Neuvotteluja käytiin komission vuonna 2001 esittämän valkoisen kirjan ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010” ([3]) muokkaamassa poliittisessa ympäristössä. Valkoisessa kirjassa liikenneinfrastruktuurin tehokasta hinnoittelua korostettiin käänteentekevänä tekijänä eri liikennemuotojen kasvun tasapainottamisessa sekä lisääntyvien ruuhkautumis- ja ympäristövahinko-ongelmien käsittelemisessä.

1. *Keskeiset poliittiset tavoitteet*

Yhteisessä kannassaan neuvosto keskittyy tekemään erityisiä lisäarvoa tuottavia parannuksia nykyiseen direktiiviin, jotta uusi säädös vastaisi nykyaikaisen, 21. vuosisadan liikennepolitiikan tarpeita yhteisössä. Erityisesti yhteisellä kannalla:

— Pyritään ratkaisemaan *ruuhkautumis- ja ympäristövahinko*-ongelmat

— Saadaan keinoja kerätä lisärahoitusta *vaihtoehtoiseen infrastruktuuriin* investoimiseen (eri liikennemuotojen tasapainottaminen)

— lisätään *tietullien määräämisen avoimuutta ja objektiivisuutta* sekä tarjotaan uusia ”välineitä”, joiden avulla komissio voi tehokkaammin valvoa sääntöjen noudattamista

— mukautetaan säädöstä *infrastruktuurin* rakentamisen rahoittavaan *julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuus*malliin.

Näitä neljää tavoitetta koskevat muutokset esitetään jäljempänä.

([1]) EUVL C 241, 28.9.2004, s. 58–64.
([2]) EUVL C 109, 30.4.2004, s. 14–24.
([3]) KOM(2001) 370, 12.9.2001.

i) *Ruuhkautumisen ja ympäristövahinkojen ratkaiseminen*

Eri suuruisten tullien määrääminen (7 artiklan 10 kohta)

EURO-luokan ja vuorokauden ajan mukaisesti maksettavat eri suuruiset tietullit ovat ruuhkautumisen ja ympäristövahinkojen aiheuttamiin ongelmiin ensisijaisesti kaavailtu ratkaisu. Neuvosto otti mallia Euroopan parlamentin ehdotuksesta (tarkistus 29) säätämällä mahdollisuudesta määrätä eri suuruisia tietulleja viikonloppuisin tai pyhäpäivisin. Mutta neuvoston tekstin sallima vaihteluväli on huomattavasti laajempi kuin tarkistuksessa 29. Tärkein ero on yleisraja, jota parlamentti kannattaa, ja jonka mukaan korkeimmat tietullit voivat olla enintään kaksi kertaa korkeammat kuin alhaisimmat tietullit. Sen sijaan kun kyseessä ovat tievahinkoihin liittyvät vaihtelut (esim. ajoneuvon paino, akselien lukumäärä), neuvosto ei rajoita niitä lainkaan, ja päästöluokan sekä vuorokaudenajan, viikonpäivän tai vuodenajan vaihtelun osalta 100 prosentin rajat ovat kumulatiivisia. Tästä seuraa, että raskas ja saastuttava kuorma-auto, joka on liikenteessä kiireiseen aikaan päivästä, saattaa joutua maksamaan jopa neljä kertaa enemmän kuin kevyempi ja puhtaampi ajoneuvo, joka liikennöi hiljaisempaan aikaan. Vaikutusta korostaa tullittomuuden mahdollisuus tiettyinä vuorokaudenaikoina.

Näiden uusien mahdollisuuksien väärinkäytön välttämiseksi direktiiviin sisällytetään selvä ja varaukseton vaatimus siitä, että vaihtelujärjestelyt eivät vaikuta tuloihin ja että aikeettomasti saatu ylimääräinen tulo tasautetaan alentamalla tulevien vuosien tietulleja. Tulojen muuttumattomuuden periaate tulee esille myös parlamentin tarkistuksessa 12.

Toinen yhteisessä kannassa oleva ruuhkautumia ja ympäristöasioita koskeva tekijä on tietullien korotus, jota käsitellään seuraavassa osassa.

ii) *Vaihtoehtoisen infrastruktuurin rahoittaminen*

Korotus (7 artiklan 11 kohta)

Neuvosto on hyväksynyt komission ehdotuksen, jonka mukaan poikkeustapauksissa on mahdollista määrätä tietullit korotettaviksi ruuhkautumiselle tai ympäristövahingoille alttiilla vuoristoseututeillä. Rajat ylittävillä tieosuuksilla korotus saa olla enintään 25 prosenttia, kun taas muilla tieosuuksilla se on enintään 15 prosenttia. Parlamentin ehdotusta (tarkistus 30) korotuksen soveltamisesta myös saastuneisiin kaupunkialueisiin ei hyväksytty. Vaatimus käyttää korotuksesta saadut tulot ensisijaisten TEN-hankkeiden ristirahoitukseen samassa liikennekäytävässä pysyy, ja sitä tiukennetaan yhteisen kannan tekstissä.

Korotus on merkityksellinen siksi, että siitä saadaan ylimääräistä nettotuloa (käytetyn tien rakennuskustannusten lisäksi), joka on erityisesti sidottu vaihtoehtoisen (useimmiten rautatie-) infrastruktuurin rahoittamiseen.

iii) *Komission valvomat avoimet ja objektiiviset tietullitasot*

”Rakennuskustannuksien” määritelmä (2 artiklan aa alakohta)

Yhteiseen kantaan sisältyy komission ehdottama uusi määritelmä, jonka avulla määritellään tietullitasoja laskettaessa huomioon otettavat alkuperäiset kustannukset. Neuvoston tekstissä hyväksytään parlamentin ehdotus (tarkistus 21) sallia näiden kustannusten huomioon ottaminen vain osittain, mutta siinä käytetään suunniteltua käyttöikää jakautumisen viitteenä kuoletetun osan sijasta. (Kuoletusta on vaikeampi soveltaa käsitteenä, jos infrastruktuurin rakentamista ei rahoiteta lainalla).

Sallitut kustannukset (7 artiklan 9 kohta)

Yhteisessä kannassa yhdytään komission ehdotukseen määritellä yksityiskohtaisemmin kustannukset, joihin tietullit voidaan perustaa. Joitakin osia parlamentin tarkistuksesta 28 on hyväksytty: esimerkiksi vakuuttamattomien onnettomuuskustannuksien poistaminen, pääoman tuoton sisällyttäminen ja selvennys siitä, että kyseessä ovat enimmäistasot (selvennys on neuvoston tekstin 7 a artiklan 1 kohdassa).

Vakituisille käyttäjille myönnettävät alennukset (7 artiklan 4 b ja 4 c kohta)

Komission ehdottama 8 b artikla on poistettu ja korvattu yllä mainituilla säännöksillä, jotka sisältävät vakituiselle käyttäjälle myönnettävän alennuksen prosentuaalisen enimmäismäärän. Nämä säännökset ilmaisevat huomattavasti selvemmin ja objektiivisemmin yhteisön lainsäädännön sallimat alennustasot.

Menetelmä/laskentaperiaatteet (liite III)

Komission ehdottamaa lyhyttä menetelmää on laajennettu ja siitä on kehitetty kattava periaatekokonaisuus kustannusten laskemista ja kohdentamista varten. Periaatteet ovat kaikkia tulevia tietullijärjestelmiä sitovat vaikkakin vain epäsuorasti toimilupapohjaisissa järjestelmissä. Komissio voi ajantasaistaa ja selventää näitä periaatteita komiteamenettelyllä.

Järjestelmän valvonta (7 a artikla)

Parlamentin ehdotus poistaa infrastruktuurin riippumattoman valvontaviranomaisen perustamista koskevat säännökset hyväksyttiin (tarkistukset 18 ja 38), kun taas komission asemasta järjestelmän ja uusia tietullijärjestelyjä koskevien sääntöjen noudattamisen valvojana säädetään tarkemmin 7 a artiklassa.

iv) *Yhteensopivuus julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien kanssa*

Käyttöoikeussopimuksia koskevat erityisjärjestelyt

Koska käyttöoikeussopimuksiin perustuvista julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista on tulossa yleisin tapa rahoittaa ja rakentaa uusi infrastruktuuri, neuvosto on lisännyt yhteisen kannan tekstiin joitakin osia, joilla pyritään varmistamaan, että direktiivi on mukautettu julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien mukanaan tuomiin uusiin tilanteeseen. Muutokset, jotka ovat itse asiassa neuvoston vastaus parlamentin tarkistuksissa 9, 33 ja 52 ilmaistuihin huolenaiheisiin, ovat seuraavat:

— 2 artiklan aa alakohdassa olevassa 'rakennuskustannuksien' määritelmässä sopimuksille varattu erityiskohtelu,

— 7 artiklan 9 kohdassa tarkoitettu mahdollisuus sisällyttää voittomarginaali tietulleihin,

— 7 a artiklassa tarkoitettu valvontajärjestelmän ns. epäsuora soveltaminen käyttöoikeussopimuksiin.

2. ***Muut huomioon otettavat kysymykset***

Kiinnittäminen/tietullitulojen sitominen (9 artiklan 2 kohta)

Neuvosto hyväksyi kokonaisuudessaan Euroopan parlamentin tarkistuksessa 48 ehdottaman hienovaraisen välitysratkaisun. Ennallaan säilyy korotuksesta saatujen tulojen ehdoton sitominen (7 artiklan 11 kohta) tarkoituksenmukaiseen TEN-hankkeeseen kohdistuvaan uudelleeninvestointiin.

Ulkoiset ympäristökustannukset

Tarkasteltuaan parlamentin tarkistuksia 2, 17, 25, 28, 41 ja 50 neuvosto päätti noudattaa komission ehdotusta ja pysyä infrastruktuurikulujen korvaamiseen perustuvan nykyisen järjestelmän kannalla.

Soveltamisala (7 artiklan 1 ja 2 kohta)

Komission ehdotus edellyttäisi, että jäsenvaltiot soveltavat ”kaikki tai ei mitään” -tietullijärjestelmää kaikkiin TEN-reitteihin ja enintään 3,5 tonnin painoisiin ajoneuvoihin. Neuvosto katsoi, että tämän soveltamisalan vuoksi useat jäsenvaltiot suhtautuisivat erittäin vastahakoisesti tietullijärjestelmän käyttöönottoon. Komission ehdotus saattaisi sellaisenaan vakavasti vaarantaa keskeisen tavoitteen siirtyä järjestelmään, jossa käyttäjät osallistuvat laajemmassa määrin käyttämänsä liikenneinfrastruktuurin kustannuksiin. Sen sijaan neuvosto on valinnut puitteet, joissa sovelletaan aina yhteisön sääntöjä tietullimaksua perittäessä TEN-reiteillä vähintään 3,5 tonnin painoisilta ajoneuvoilta, mutta jäsenvaltioilla on mahdollisuus päättää, millä TEN-verkon osuuksilla peritään tietullimaksuja ja rajoitetaanko tietullimaksujen perimistä raskaammilta ajoneuvoilta.

Direktiivin muissa osissa neuvosto on pyrkinyt rajoittamaan komission ehdottamaa joustavuutta, joka tarkoittaa, että jäsenvaltioiden sallittaisiin periä erittäin korkeata tietullia tietyillä reiteillä (esimerkiksi reiteillä, joilla on suhteellisen paljon kauttakulkuliikennettä). Esimerkiksi komission ehdottama 7 artiklan 10 kohdan c alakohta, jossa sallittiin vaihtelevat tietullit tietyillä verkon teillä, on poistettu.

Tien käyttäjille hyvitetty korvaus

Samoin kuin Euroopan parlamentti (ks. tarkistus 36), neuvosto katsoi, että komission ehdotuksen suosima keino hyvittää liikenteenharjoittajille tietullijärjestelmistä aiheutuvat uudet kustannukset, esimerkiksi alentamalla ajoneuvoveroa, saattaa vaikuttaa syrjivästi. Neuvosto ei myöskään nähnyt syytä peruuttaa voimassa olevan direktiivin aikaansaamaa ajoneuvoverotuksen yhdenmukaistamista. Näin ollen komission ehdottama 7 b artikla on poistettu neuvoston tekstistä ja korvattu johdantoosan 10 kappaleella, jossa säädetään myös muista tavoista antaa korvausta esimerkiksi alentamalla polttoaineveroa; tämä ajatus myötäilee parlamentin tarkistusta 13.

3. ***Euroopan parlamentin tarkistukset***

Neuvoston on vastannut edellä keskeisten kysymyksien yhteydessä tarkistuksiin 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 ja 52.

Lisäksi neuvosto on hyväksynyt kokonaan, osittain tai periaatteellisesti tarkistukset 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 ja 43.

III **LOPUKSI**

Neuvoston intensiivisistä ja jatkuvista pyrkimyksistä päästä yhteisymmärrykseen yhteisestä kannasta kuvastuu tietoisuus asian merkityksestä yhteisön laajemmassa liikennepolitiikassa. Yhteisellä kannalla luodaan tietullien hinnoittelulle objektiivisella ja tasapuolisella tavalla selvemmin ja helpommin täytäntöön pantavat oikeudelliset puitteet, jotka samalla avaavat uusia mahdollisuuksia käyttää perustellusti tietulleista saatuja tuloja yhteisön ympäristö- ja ruuhkautumisongelmien ratkaisemiseen. Teksti parantaa tosiasiallisesti, todennettavasti ja konkreettisesti vuoden 1999 direktiiviä ottaen tasapuolisesti huomioon tarpeen siirtyä kestävään liikennepolitiikkaan ja moitteettomasti toimivien sisämarkkinoiden merkityksen.