



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

LIITE

asiakirjaan

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

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

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

LIITE
asiakirjaan

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

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

- 1) Muutetaan liitteet 0, III, III a, III b ja IV
- a) Muutetaan liitteessä 0 oleva 3 kohta seuraavasti:
 - i) Korvataan otsikko seuraavasti:
”3. EURO III-, EURO IV- ja EURO V -ajoneuvot”
 - ii) Poistetaan taulukosta rivi ”EYA-ajoneuvo”.
 - iii) Lisätään seuraava teksti:

”Euro VI -päästörajat

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

Huomautus:

PI = kipinäsytytys
CI = puristus sytytys

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

- b) Muutetaan liite III seuraavasti:
 - i) Muutetaan 2 jakso seuraavasti:
— korvataan 2.1 kohdan kuudes luetelmakohta seuraavasti:

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

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

— korvataan 2.2 kohdan toinen luetelmakohta seuraavasti:

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

ii) Korvataan 4 jaksossa otsikko ja ensimmäinen luetelmakohta seuraavasti:

”4. RASKAAN AJONEUVOLIIKENTEEN OSUUS, VASTAAVUUSKERTOIMET JA OIKAISUMEKANISMI

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

c) Korvataan liite III a seuraavasti:

”LIITE III a

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN MAKSUN PERIMISTÄ KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

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

1. Tieverkon osat, joihin maksua sovelletaan

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

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

- ajoneuvojen tienkäyttö tieosuuksilla, joihin sovelletaan ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua, aiheuttaa keskimääräistä enemmän ympäristövahinkoja ilmanlaatua koskevan raportoinnin, kansallisten päästökartoitusten ja liikennemäärien perusteella ja melun osalta direktiivin 2002/49/EY mukaisesti arvioituna, tai
- ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun käyttöönotolla muissa osissa edellä mainittua tieverkkoa voisi olla haittavaikutuksia ympäristöön tai liikenneturvallisuuteen, tai ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun periminen ja kerääminen niissä aiheuttaisi suhteettomia kustannuksia.

2. *Ajoneuvot, tiet ja ajankohdat, joihin maksua sovelletaan*

Kun jäsenvaltio aikoo soveltaa liitteessä III b 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, jäljempänä 'taajamatiet (moottoritiet mukaan lukien)', ja sellaisten teiden sijainti, joihin sovelletaan alempia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja, jäljempänä 'kaupunkien väliset tiet (moottoritiet mukaan lukien)'.

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

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

3. *Maksun määrä*

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

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

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

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

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

4. *Ulkoiset kustannustekijät*

4.1. *Liikenneperäisen ilman pilaantumisen kustannukset*

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

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

jossa:

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

Päästökertoimet ovat samat kuin ne, joita jäsenvaltiot käyttävät laatiessaan tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisten päästöjen vähentämisestä annetun direktiivin (EU) 2016/2284* mukaisia kansallisia päästökartoituksia (joissa on käytettävä ilman epäpuhtauksien päästöjen inventaariota koskevia EMEP/EEA Guidebook -ohjeita**). Jäsenvaltion tai tarvittaessa 7 c artiklan 4 kohdassa tarkoitetun riippumattoman viranomaisen on arvioitava epäpuhtauksien rahalliset kustannukset tieteellisesti todennettuja menetelmiä käyttäen.

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

4.2. Liikenneperäisten meluhaittojen kustannukset

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

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

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

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

jossa:

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

Liikenneperäiset meluhaitat liittyvät melun vaikutuksiin tien ympäristössä asuvien kansalaisten terveyteen.

Melutasolle k altistunut väestö otetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY*** 7 artiklan nojalla laadituista strategisista melukartoista.

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

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

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

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

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

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

d) Korvataan liite III b seuraavasti:

"LIITE III b

ULKOISIIN KUSTANNUKSIIN PERUSTUVAN MAKSUN VIITEARVOT

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

Taulukko 1: Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvot

Ajoneuvoluokka	senttiä/ajoneuvokilometri	Taajama ⁽¹⁾	Kaupunkien välinen ⁽²⁾
Raskaat tavarankuljetusajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1

alle 14 tonnia tai joissa on kaksi akselia	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot	2,5	0,3
Raskaat tavarankuljetusajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on 14–28 tonnia tai joissa on kolme akselia	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot	2,5	0,3
Raskaat tavarankuljetusajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on 28–40 tonnia tai joissa on neljä akselia	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot	2,5	0,3
Raskaat tavarankuljetusajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on yli 40 tonnia tai joissa on vähintään viisi akselia	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot	2,5	0,3

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

⁽²⁾ 'Kaupunkien välisellä' tarkoitetaan alueita, joiden väestötiheys on alle 150 asukasta/km².

Taulukko 2: Linja-autojen ulkoisiin kustannuksiin perustuvan maksun viitearvot

Ajoneuvoluokka	senttiä/ajoneuvokilometri	Taajama ⁽¹⁾	Kaupunkien välinen ⁽²⁾
Linja-autot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on 18 tonnia tai joissa on kaksi akselia	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot	1,4	0,2
Linja-autot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on yli 18 tonnia tai joissa on vähintään kolme akselia	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Vähemmän saastuttavat kuin EURO VI -luokan ajoneuvot	1,4	0,2

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

⁽²⁾ 'Kaupunkien välisellä' tarkoitetaan alueita, joiden väestötiheys on alle 150 asukasta/km².

Taulukoiden 1 ja 2 arvot voidaan kertoa kertoimella, joka on enintään 2 vuoristoalueilla ja taajamien ympärillä, siinä määrin kuin se on perusteltua epäpuhtauksien heikomman hajaantumisen, teiden kaltevuuden, korkeuden tai lämpötilan inversioiden perusteella.”

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

”AJONEUVOYHDISTELMÄT (AUTON JA VARSINAISEN TAI PUOLIPERÄVAUNUN YHDISTELMÄT)

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

Vähintään	Vähemmän kuin	Vähintään	Vähemmän kuin	
<i>2 + 1 akselia</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 akselia</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 akselia</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 akselia</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

3 + 3 akselia				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 akselia				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 tai 9 akselia				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III''

2) Lisätään liitteet V, VI ja VII seuraavasti:

”LIITE V

RUUHKAMAKSUN PERIMISTÄ KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

Tässä liitteessä vahvistetaan ruuhkamaksun perimistä koskevat vähimmäisvaatimukset.

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

Jäsenvaltioiden on määritettävä tarkasti

a) 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tieverkkonsa, joka koostuu niiden osuudesta Euroopan laajuisesta tieverkosta tai niiden moottoriteistä, osa tai osat, johon/joihin ruuhkamaksua on tarkoitus soveltaa 7 da artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti;

b) verkon osien, joihin ruuhkamaksua sovelletaan, luokittelu ”suurkaupunkialueen” teiksi tai ”suurkaupunkialueen ulkopuolisiksi” teiksi. Jäsenvaltioiden on käytettävä taulukossa 1 esitettyjä perusteita kunkin tieosuuden luokituksen määrittämiseen;

Taulukko 1: Perusteet a alakohdassa tarkoitetun verkon teiden luokittelemiseksi ”suurkaupunkialueen” teiksi tai ”suurkaupunkialueen ulkopuolisiksi” teiksi

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

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

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

Taulukko 2: Vastaavuuskertoimet eri ajoneuvoluokkien ruuhkamaksutasojen välisen suhteen määrittämiseksi

Ajoneuvoluokka	Vastaavuuskerroin
Kevyet ajoneuvot	1
Niveltämättömät raskaat tavarankuljetusajoneuvot	1,9
Linja-autot	2,5
Nivelletyt raskaat tavarankuljetusajoneuvot	2,9

2. Maksun määrä

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

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

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

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kaikki a ja b alakohdan nojalla julkaistavat tiedot.

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

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

LIITE VI

RUUHKAMAKSUN ENIMMÄISTASO

Tässä liitteessä vahvistetaan ruuhkamaksun enimmäistaso.

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

Taulukko: Kevyiden ajoneuvojen ruuhkamaksun enimmäistaso

senttiä/ajoneuvokilometri	Suurkaupunkialue	Suurkaupunkialueen ulkopuolinen
Moottoritiet	67	34
Päätiet	198	66

LIITE VII

KEVYIDEN AJONEUVOJEN TIETULLIEN JA KÄYTTÄJÄMAKSUJEN PORRASTUS

Tässä liitteessä vahvistetaan päästöluokat, joiden perusteella tietullit ja käyttäjämaksut on eriytettävä.

Epäpuhtauspäästöt on mitattava komission asetuksen (EU) .../...* mukaisesti.

Alhaisempia maksuja sovelletaan henkilöautoihin ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007** mukaisesti mitatut hiilidioksidipäästöt ovat alhaisemmat kuin koko EU:n ajoneuvokantaan sovellettavat vastaavat tavoitetasot, jotka on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 443/2009*** ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 510/2011****.

Taulukko: Kevyiden ajoneuvojen päästöluokat

Vaativuuden- mukaisuuden tunnusluku	1,5–2,1	1-1,5	alle 1	Päästöttömät ajoneuvot
Maksu/km	10 % pienempi kuin korkein maksu	20 % pienempi kuin korkein maksu	30 % pienempi kuin korkein maksu	75 % pienempi kuin korkein maksu

* Komission asetus (EU) .../..., annettu XXX, komission asetuksen (EU) 2017/xxx ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta siltä osin kuin kyse on kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvistä päästöistä (Euro 6) [RDE 3] (EUVL L ...,2017, s. ...).

** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1).

*** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 443/2009, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1).

**** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 510/2011, annettu 11 päivänä toukokuuta 2011, päästönormien asettamisesta uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (EUVL L 145, 31.5.2011, s. 1).”