

Briselē, 31.5.2017.
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

PIELIKUMS

dokumentam

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas
noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem
(Dokuments attiecas uz EEZ)**

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

PIELIKUMS

dokumentam

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas
noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem
(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. Direktīvas 0., III, IIIa, IIIb un IV pielikumu groza šādi:
 - a) direktīvas 0. pielikuma 3. iedaļu groza šādi:
 - i) virsrakstu aizstāj ar šādu:
“3. Transportlīdzekļi “EURO III”/“EURO IV”/“EURO V””;
 - ii) tabulā rindu par “Transportlīdzekli “EEV”” svīturo;
 - iii) pievieno šādu tekstu:

“EURO VI emisiju ierobežojumi

	Robežvērtības							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ¹ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM masa (mg/kWh)	PM skaits (#/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

Piezīme.

PI = dzirksteļaiždedze;
CI = kompresijaizdedze.

⁽¹⁾ Pieļaujamo NO₂ sastāvdaļas līmeni NO_x robežvērtībā var noteikt vēlāk.”;

- b) III pielikumu groza šādi:
 - i) pielikuma 2. iedaļu groza šādi:
— 2.1. punktā sesto ievilkumu aizstāj ar šādu:

“— Smagdarba transportlīdzekļiem izmaksas sadala, ievērojot objektīvus un pārskatāmus kritērijus, ņemot vērā tīklā paredzamās smagdarba transportlīdzekļu

satiksmes īpatsvaru un ar to saistītās izmaksas. Smagdarba transportlīdzekļu kilometrāžu šajā nolūkā drīkst koriģēt ar objektīvi pamatotiem “ekvivalences koeficientiem”, piemēram, 4. punktā izklāstītajiem (*).

* Piemērojot ekvivalences koeficientus, dalībvalstis var ņemt vērā autoceļu būvniecības attīstību pa posmiem vai izmantot ilgstoša lietderīgā mūža cikla pieeju.”;

— 2.2. punktā otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

“— Šādas izmaksas sadala starp smagdarba transportlīdzekļiem un pārējiem satiksmes dalībniekiem, pamatojoties uz to faktisko un prognozēto kilometrāžas daļu, un tās drīkst koriģēt ar objektīvi pamatotiem ekvivalences koeficientiem, piemēram, 4. punktā izklāstītajiem.”;

ii) pielikuma 4. iedaļā virsrakstu un pirmo ievilkumu aizstāj ar šādu:

“4. SMAGDARBA TRANSPORTLĪDZEKĻU SATIKSMES DAĻA, EKVIVALENCES KOEFICIENTI UN KOREKCIJAS MEHĀNISMS

— Autoceļu nodevas aprēķins balstīts uz smagdarba transportlīdzekļu faktisko un prognozēto kilometrāžas daļu, kuru, ja nepieciešams, koriģē ar ekvivalences koeficientiem, lai pienācīgi ņemtu vērā smagdarba transportlīdzekļu lietošanai paredzētās infrastruktūras paaugstinātās izbūves un remonta izmaksas.”;

c) direktīvas IIIa pielikumu aizstāj ar šādu:

“IIIa PIELIKUMS

MINIMĀLĀS PRASĪBAS MAKSAS PAR ĀRĒJĀM IZMAKSĀM IEKASEŠANAI

Šajā pielikumā ir ietvertas minimālās prasības, kas jāievēro, lai iekasētu maksu par ārējām izmaksām un attiecīgā gadījumā aprēķinātu maksimālo pieļaujamo maksu par ārējām izmaksām.

1. Attiecīgās ceļu tīkla daļas

Dalībvalstis nosaka precīzu sava ceļu tīkla daļu vai daļas, uz ko attiecas maksa par ārējām izmaksām.

Ja dalībvalsts izvēlas iekasēt maksu par ārējām izmaksām tikai par ceļu tīkla daļu vai daļām, kas sastāv no tās daļas Eiropas tīklā un tās autoceļiem, tāda daļa vai daļas ir jāizvēlas pēc novērtējuma, kurā konstatē, ka:

- transportlīdzekļu izmantošana uz ceļiem, uz kuriem piemēro maksu par ārējām izmaksām, rada lielāku kaitējumu videi nekā vidējie parametri, ko novērtē **saskaņā ar gaisa kvalitātes ziņojumiem, valstu emisiju apjomu pārskatiem, satiksmes intensitāti un attiecībā uz troksni — saskaņā ar Direktīvu 2002/49/EK**, vai
- maksas par ārējām izmaksām piemērošana citās ceļu tīkla daļās ar šādu sastāvu varētu negatīvi ietekmēt vidi vai ceļu satiksmes drošību, vai arī maksas par ārējām izmaksām piemērošana un iekasēšana būtu saistīta ar nesamērīgām izmaksām.

2. Transportlīdzekļi, ceļi un attiecīgais laiks

Ja dalībvalstis plāno piemērot tādu maksu par ārējām izmaksām, kas ir augstāka par IIIb pielikumā norādītajām standartvērtībām, tās paziņo Komisijai transportlīdzekļu klasifikāciju, saskaņā ar kuru tiek diferencēta maksa par ārējām izmaksām. Dalībvalstis paziņo Komisijai arī to ceļu atrašanās vietu, uz kuriem piemēro lielāku maksu par ārējām

izmaksām (turpmāk “piepilsētas ceļi (tostarp autoceļi)”), un to ceļu atrašanās vietu, uz kuriem piemēro mazāku maksu par ārējām izmaksām (turpmāk “starppilsētu ceļi (tostarp autoceļi)”).

Attiecīgos gadījumos tās paziņo Komisija arī precīzus laikposmus, kas atbilst nakts laikam un kad var piemērot lielāku maksu par ārējām ar troksni saistītām izmaksām, lai atspoguļotu lielākus trokšņa radītos traucējumus.

Klasificējot ceļus kā piepilsētas ceļus (tostarp autoceļus) un starppilsētu ceļus (tostarp autoceļus) un definējot laikposmus, par pamatu izmanto objektīvus kritērijus, kas saistīti ar piesārņojuma iedarbības līmeni uz ceļiem un to apkārtni, piemēram, iedzīvotāju blīvumu, gada vidējo gaisa piesārņojumu (jo īpaši ar PM₁₀ un NO₂), dienu skaitu (attiecībā uz PM₁₀) un stundu skaitu (attiecībā uz NO₂), kad tiek pārsniegtas saskaņā ar Direktīvu 2008/50/EK noteiktās robežvērtības. Izmantotos kritērijus iekļauj paziņojumā.

3. **Maksas lielums**

Šo iedaļu piemēro, ja dalībvalsts plāno piemērot tādu maksu par ārējām izmaksām, kas ir augstāka par IIIb pielikumā norādītajām standartvērtībām.

Dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde katrai transportlīdzekļu klasei, ceļu kategorijai un laikposmam nosaka vienotu konkrētu summu. Iegūtā maksas struktūra ir pārskatāma, publiskota un ir pieejama visiem lietotājiem ar vienādiem nosacījumiem. Publiskošanai būtu jānotiek laikus pirms īstenošanas. Lai saprastu, kā aprēķina dažādus ārējo izmaksu elementus, publisko visus vajadzīgos parametrus, datus un citu informāciju.

Nosakot maksu, dalībvalsts vai vajadzības gadījumā neatkarīga iestāde ievēro efektīvas cenu noteikšanas principu, t. i., šī cena gandrīz līdzinās sociālajām robežizmaksām, ko rada transportlīdzekļi, kuriem piemēro maksu.

Šo maksu nosaka pēc tam, kad ir apsvērta satiksmes novirzīšanas iespējamība un cita nelabvēlīga ietekme uz ceļu satiksmes drošību, vidi un satiksmes sastrēgumiem, kā arī risinājumi, kā mazināt minētos apdraudējumus.

Dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde pārbauda to, cik efektīvi maksājumu sistēma mazina autotransporta radīto kaitējumu videi. Vajadzības gadījumā tā reizi divos gados maksas struktūru un konkrēto maksas summu, kas noteikta konkrētai transportlīdzekļu klasei, ceļu kategorijai un laikposmam, pielāgo transporta pieprasījuma un piedāvājuma izmaiņām.

4. **Ārējo izmaksu elementi**

4.1. *Satiksmes radītā gaisa piesārņojuma izmaksas*

Ja dalībvalsts plāno piemērot tādu maksu par ārējām izmaksām, kas ir augstāka par IIIb pielikumā norādītajām standartvērtībām, minētā dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde iekasējamo maksu par satiksmes radīto gaisa piesārņojumu aprēķina, izmantojot šādu formulu:

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

kur:

- PCV_{ij} = i klases transportlīdzekļa radīta gaisa piesārņojuma izmaksas uz j kategorijas ceļa (euro/transportlīdzeklis.kilometrs);
- EF_{ik} = piesārņojošās vielas k un i klases transportlīdzekļa emisiju apjoma koeficients (grams/transportlīdzeklis.kilometrs);

— PC_{jk} = piesārņojošās vielas k izmaksas naudas izteiksmē attiecībā uz j kategorijas ceļu (euro/grams).

Emisiju apjoma koeficienti ir tādi paši, kādus dalībvalstis izmanto, sagatavojot savus emisiju apjomu pārskatus, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2016/2284 par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu* (jāizmanto *EMEP/EEA* rokasgrāmata par gaisu piesārņojošo vielu emisiju apjomu pārskatiem**). Piesārņojošo vielu radītās izmaksas naudas izteiksmē aprēķina dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde, kas minēta 7.c panta 4. punktā, izmantojot zinātniski pamatotas metodes.

Aprēķinot gaisa piesārņojuma izmaksu lielumu, dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde var piemērot zinātniski pamatotas alternatīvas metodes, izmantojot gaisa piesārņojošo vielu mērījumu datus un gaisa piesārņojošo vielu naudas izmaksu vietējo lielumu.

4.2. *Satiksmes radītā trokšņa piesārņojuma izmaksas*

Ja dalībvalsts plāno piemērot tādu maksu par ārējām izmaksām, kas ir augstāka par IIIb pielikumā norādītajām standartvērtībām, minētā dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde iekasējamo maksu par satiksmes radītā trokšņa piesārņojumu aprēķina, izmantojot šādu formulu:

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

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

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

kur:

—	NCV_j =		viena smagā kravas transportlīdzekļa (SKT) radīta trokšņa piesārņojuma izmaksas uz j kategorijas ceļa (euro/transportlīdzeklis.kilometrs);
—	NC_{jk} =		trokšņa piesārņojuma izmaksas vienam cilvēkam, kas pakļauts k līmeņa trokšņa iedarbībai uz j kategorijas ceļa (euro/persona);
—	POP_k =		iedzīvotāji, kas pakļauti k līmeņa trokšņa ikdienas iedarbībai uz vienu kilometru (persona/kilometrs);
—	$WADT$ =		vidējā svērtā dienas satiksmes plūsma (pasažieru vieglā automobiļa ekvivalents);
—	a un b		svēršanas koeficienti, ko dalībvalsts nosaka tā, lai iegūtā vidējā svērtā ceļa maksa par trokšņiem katram transportlīdzekļa kilometram atbilstu NCV_j (dienā).

Satiksmes radītais trokšņa piesārņojums attiecas uz trokšņa ietekmi uz to iedzīvotāju veselību, kuri dzīvo ceļa tuvumā.

Dati par iedzīvotājiem, kuri pakļauti k līmeņa troksnim, ir jāiegūst no stratēģiskajām trokšņa kartēm, kas sagatavotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK*** 7. pantu.

Izmaksas uz vienu cilvēku, kas pakļauts k līmeņa troksnim, dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde aplēš, izmantojot zinātniski pamatotas metodes.

Dienas vidējai svērtajai smago kravas transportlīdzekļu satiksmes plūsmai salīdzinājumā ar viegliem pasažieru automobiļiem piemēro ekvivalences koeficientu “e”, kas atvasināts, pamatojoties uz trokšņa emisiju līmeņiem, ko rada vidējais vieglais pasažieru automobilis un vidējais smagais kravas transportlīdzeklis, un ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa Regulu (ES) Nr. 540/2014 par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām, un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 70/157/EEK.

Dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde var noteikt diferencētas maksas par troksni, lai atlīdzinātu klusāku transportlīdzekļu izmantojumu, ar nosacījumu, ka tas nediskriminē ārzemju transportlīdzekļus.

* Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 14. decembra Direktīva (ES) 2016/2284 par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu un ar ko groza Direktīvu 2003/35/EK un atceļ Direktīvu 2001/81/EK (OV L 344, 17.12.2016., 1. lpp.).

** Eiropas Vides aģentūras metodoloģija: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.

*** Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.).”;

d) direktīvas IIIb pielikumu aizstāj ar šādu:

“IIIb PIELIKUMS

MAKSAS PAR ĀRĒJĀM IZMAKSĀM STANDARTVĒRTĪBAS

Šis pielikums nosaka maksas par ārējām izmaksām standartvērtības, tostarp attiecībā uz gaisa piesārņojuma un trokšņa radītām izmaksām.

1. tabula. Maksas par ārējām izmaksām standartvērtības smagajiem kravas transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļa klase	Cents/transportlīdzeklis.kilometrs	Piepilsētas⁽¹⁾	Starppilsētu⁽²⁾
Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu, kas ir mazāka par	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
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6

14 tonnām, vai ar divām asīm	Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi	2,5	0,3
Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu no 14 līdz 28 tonnām vai ar trim asīm	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
	Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi	2,5	0,3
Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu no 28 līdz 40 tonnām vai ar četrām asīm	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
	Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi	2,5	0,3
Smagie kravas transportlīdzekļi ar maksimāli pieļaujamo pilno masu virs 40 tonnām vai ar piecām vai vairāk asīm	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
	Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi	2,5	0,3

⁽¹⁾ “Piepilsētas” teritorijas ir tās, kurās iedzīvotāju blīvums ir no 150 līdz 900 iedzīvotājiem uz vienu km² (vidējais iedzīvotāju blīvums 300 iedzīvotāji/km²).

² “Starppilsētu” teritorijas ir tās, kurās iedzīvotāju blīvums ir mazāks par 150 iedzīvotājiem uz vienu km².

2. tabula. Maksas par ārējām izmaksām standartvērtības tālsatiksmes autobusiem

Transportlīdzekļa	Cents/transportlīdzeklis.kilometrs	Piepilsētas ⁽¹⁾	Starppilsētu ⁽²⁾
-------------------	------------------------------------	----------------------------	-----------------------------

klase			
Tālsatiksmes autobuss ar maksimāli pieļaujamo masu 18 tonnas vai ar divām asīm	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
	Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi	1,4	0,2
Tālsatiksmes autobuss ar maksimāli pieļaujamo masu virs 18 tonnām vai ar trim vai vairāk asīm	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
	Transportlīdzekļi, kas rada mazāku piesārņojumu nekā EURO VI klases transportlīdzekļi	1,4	0,2

⁽¹⁾ “Piepilsētas” teritorijas ir tās, kurās iedzīvotāju blīvums ir no 150 līdz 900 iedzīvotājiem uz vienu km² (vidējais iedzīvotāju blīvums 300 iedzīvotāji/km²).

“Starppilsētu” teritorijas ir tās, kurās iedzīvotāju blīvums ir mazāks par 150 iedzīvotājiem uz vienu km².

Kalnu apgabalos un ap aglomerācijām 1. un 2. tabulā norādītās vērtības var reizināt ar koeficientu, kas nav lielāks par 2, ciktāl tas ir pamatoti, ņemot vērā mazāku izkliedi, ceļu kritumu un augstuma vai temperatūras maiņu.”;

e) IV pielikumā tabulu ar virsrakstu “Transportlīdzekļu kombinācijas (posmaini transportlīdzekļi un autovilcieni)” aizstāj ar šādu:

“TRANSPORTLĪDZEKĻU KOMBINĀCIJAS (SAKABINĀTI TRANSPORTLĪDZEKĻI UN AUTOVILCIENI)

Dzenošās asis ar pneimatisko vai par līdzvērtīgu atzītu balstiekārtu	Citas dzenošās ass balstiekārtu sistēmas	Bojājumu klase
Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās)	Asu skaits un maksimāli pieļaujamā pilnā masa (tonnās)	

Ne mazāka par	Mazāka par	Ne mazāka par	Mazāka par	
<i>2 + 1 asis</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 asis</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 asis</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 asis</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

3 + 3 asis				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 asis				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 vai 9 asis				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III”;

2. direktīvai pievieno šādu V, VI un VII pielikumu:

“V PIELIKUMS

**MINIMĀLĀS PRASĪBAS MAKSAS PAR SATIKSMES SASTRĒGUMIEM
IEKASĒŠANAI**

Šis pielikums nosaka minimālās prasības maksas par satiksmes sastrēgumu iekasēšanai.

1. Tīkla daļas, kurās iekasē maksu par satiksmes sastrēgumiem, attiecīgie transportlīdzekļi un laikposmi

Dalībvalstis precīzi norāda:

a) tīkla daļu vai daļas, kas sastāv no to daļas Eiropas ceļu tīklā un šo valstu autoceļiem, kas minēti 7. panta 1. punktā, kur iekasējama maksa par satiksmes sastrēgumiem saskaņā ar 7. da panta 1. un 3. punktu;

b) to tīkla posmu klasifikāciju par “metropoles” un “nemetropoles” ceļiem, kur iekasējama maksa par satiksmes sastrēgumiem. Dalībvalstis izmanto 1. tabulā minētos kritērijus, lai noteiktu katra ceļu posma klasifikāciju;

1. tabula. Kritēriji a) apakšpunktā minētajai tīkla ceļu klasificēšanai par “metropoles” un “nemetropoles” ceļiem

Ceļa kategorija	Klasificēšanas kritērijs
“Metropoles” ceļš	Tīkla posmi aglomerācijās ar 250 000 vai vairāk iedzīvotājiem
“Nemetropoles” ceļš	Tīkla posmi, kas netiek klasificēti kā “metropoles” ceļi

c) laikposmus, kad šo maksu piemēro katrā atsevišķajā posmā. Ja visā iekasēšanas periodā piemēro diferencētus maksas līmeņus, dalībvalstis nepārprotami norāda katra laikposma, kurā piemēro konkrētu maksu, sākumu un beigas.

Dalībvalstis izmanto 2. tabulā minētos ekvivalences koeficientus, lai noteiktu maksas līmeņa proporciju dažādām transportlīdzekļu kategorijām.

2. tabula. Ekvivalences koeficienti, kas izmantojami, nosakot maksas par satiksmes sastrēgumiem līmeņa proporciju dažādām transportlīdzekļu kategorijām

Transportlīdzekļa kategorija	Ekvivalences koeficients
Vieglā darba transportlīdzekļi	1
Atsevišķie smagie kravas transportlīdzekļi	1,9
Autobusi un tālsatiksmes autobusi	2,5
Sakabinātie smagie kravas transportlīdzekļi	2,9

2. Maksas lielums

Katrai transportlīdzekļu kategorijai, ceļa posmam un laikposmam dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde nosaka vienotu konkrētu summu, kas veidota saskaņā ar šā pielikuma 1. iedaļas noteikumiem, ņemot vērā attiecīgo maksimālo vērtību, kas noteikta VI pielikuma tabulā. Iegūtā maksas struktūra ir pārskatāma, publiskota un ir pieejama visiem lietotājiem ar vienādiem nosacījumiem.

Pirms maksas par satiksmes sastrēgumiem ieviešanas dalībvalsts laikus publicē šādu informāciju:

- visus parametrus, datus un citu informāciju, kas nepieciešama, lai izprastu, kā ir veidota ceļu un transportlīdzekļu klasifikācija un noteikti maksas piemērošanas laikposmi;
- pilnīgu aprakstu par maksu par satiksmes sastrēgumiem, ko piemēro katrai transportlīdzekļu kategorijai katrā ceļa posmā un katrā laikposmā.

Dalībvalstis dara Komisijai pieejamu visu informāciju, kas publiskojama saskaņā ar a) un b) apakšpunktu.

Šo maksu nosaka tikai pēc tam, kad ir apsvērti satiksmes novirzīšanas riski un cita nelabvēlīgā ietekme uz ceļu satiksmes drošību, vidi un satiksmes sastrēgumiem, kā arī risinājumi šo risku samazināšanai.

Dalībvalsts vai attiecīgā gadījumā neatkarīga iestāde pārbauda to, cik efektīvi šī iekasēšanas sistēma samazina satiksmes sastrēgumus. Vajadzības gadījumā tā katru gadu maksas struktūru, iekasēšanas laikposmus un konkrēto maksas summu, kas noteikta katrai transportlīdzekļu kategorijai, ceļu kategorijai un laikposmam, pielāgo transporta pieprasījuma un piedāvājuma izmaiņām.

VI PIELIKUMS

MAKSAS PAR SATIKSMES SASTRĒGUMIEM MAKSIMĀLAIS LĪMENIS

Šis pielikums nosaka maksas par satiksmes sastrēgumiem maksimālos līmeņus.

Turpmāk tabulā norādītie maksimālie līmeņi ir piemērojami vieglā darba transportlīdzekļiem. Maksu citām transportlīdzekļu kategorijām nosaka, reizinot vieglā darba transportlīdzekļiem piemērojamo maksu ar ekvivalences koeficientiem, kas minēti V pielikuma tabulā.

Cents/transportlīdzeklis.kilometrs	“Metropoles” ceļš	“Nemetropoles” ceļš
------------------------------------	----------------------	------------------------

Autoceļi	67	34
Galvenie ceļi	198	66

*Tabula.
Maksas par
satiksmes*

sastrēgumiem maksimālie līmeņi viegl darba transportlīdzekļiem

VII PIELIKUMS

AUTOCEĻU NODEVU UN LIETOŠANAS MAKSU DIFERENCIĀCIJA VIEGLDARBA TRANSPORTLĪDZEKĻIEM

Šis pielikums nosaka emisiju kategorijas, pēc kurām diferencē autoceļu nodevas un lietošanas maksas.

Piesārņojošo vielu emisijas mēra saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) .../...*.

Zemākās likmes piemēro jebkuram vieglajam pasažieru automobilim un vieglajam komerciālajam transportlīdzeklī ar konkrētām CO₂ emisijām, kas izmērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007** un ir zemākas par līmeņiem, kas atbilst piemērojamajiem ES autoparka mērķiem, kuri noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 443/2009*** un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 510/2011****.

Tabula. Emisiju kategorijas vieglDarba transportlīdzekļiem

Atbilstības koeficients	1,5–2,1	1–1,5	Mazāk par 1	Bezemisiju transportlīdzekļi
Maksa par kilometru	10 % mazāk par augstāko likmi	20 % mazāk par augstāko likmi	30 % mazāk par augstāko likmi	75 % mazāk par augstāko likmi

* KOMISIJAS [datums] REGULA (ES) .../..., ar ko groza Komisijas Regulu (ES) 2017/xxx un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK attiecībā uz emisijām reālas braukšanas apstākļos no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV L ..., ... 2017., ... lpp.).

** Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

*** Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Regula (EK) Nr. 443/2009, ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem (OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.).

**** Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 11. maija Regula (ES) Nr. 510/2011 par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai (OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.).