

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B**                    **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1999/62/EK IRÁNYELVE**  
**(1999. június 17.)**  
**a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról**  
 (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <b><u>M1</u></b>	Az Európai Parlament és a Tanács 2006/38/EK irányelve (2006. május 17.)	L 157	8	2006.6.9.
► <b><u>M2</u></b>	A Tanács 2006/103/EK irányelve (2006. november 20.)	L 363	344	2006.12.20.

Módosította:

► <b><u>A1</u></b>	Okmány a Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló	L 236	33	2003.9.23.
--------------------	--	-------	----	------------

Helyesbítette:

- **C1**    Helyesbítés, HL L 51., 2008.2.26., 27. o. (1999/62/EK)  
 ► **C2**    Helyesbítés, HL L 51., 2008.2.26., 27. o. (2006/38/EK)

▼BAZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1999/62/EK  
IRÁNYELVE

(1999. június 17.)

a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért  
kivetett díjakról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére és 93. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára <sup>(1)</sup>,tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(2)</sup>,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(3)</sup>,a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(4)</sup>,

mivel:

- (1) A tagállamokban működő fuvarozási vállalkozások közötti verseny torzulásainak a felszámolása szükségessé teszi mind a díjkivetési rendszerek összehangolását, mind pedig méltányoságon alapuló mechanizmusok kidolgozását az infrastruktúra-használati díjak kivetésére a fuvarozási vállalkozások esetében.
- (2) Ezek a célkitűzések csak fokozatosan valósíthatók meg.
- (3) A díjkivetési rendszerek összehangolásának egy bizonyos fokát az ásványi olajok jövedéki adója szerkezetének összehangolásáról szóló, 1992. október 19-i 92/81/EGK tanácsi irányelv <sup>(5)</sup> és az ásványi olajok jövedékiadó-mértékének közelítéséről szóló, 1992. október 19-i 92/82/EGK tanácsi irányelv <sup>(6)</sup> elfogadásával már elérték.
- (4) Az Európai Parlament kontra Tanács C-21/94 sz. ügyben, 1995. július 5-én hozott ítéletével <sup>(7)</sup> az Európai Közösségek Bírósága megsemmisítette a közúti áru fuvarozásban használt egyes járművekre kivetett adók, valamint az ►**C1** úthasználati díjak ◀ és egyes infrastruktúrák használati díjainak a tagállamok általi alkalmazásáról szóló, 1993. október 25-i 93/89/EGK tanácsi irányelvet <sup>(8)</sup>, egyben fenntartva annak hatályát mindaddig, amíg a Tanács új irányelvet nem fogad el; ezért a 93/89/EGK irányelv helyébe ez az irányelv lép.
- (5) A jelenlegi körülmények között a nemzeti díjkivetési rendszerek módosítását egy bizonyos összömeget meghaladó haszonjárművekre kell korlátozni.

<sup>(1)</sup> HL C 59., 1997.2.26., 9. o.<sup>(2)</sup> HL C 206., 1997.7.7., 17. o.<sup>(3)</sup> Az 1999. június 3-án kinyilvánított vélemény (a Hivatalos Lapban még nem hirdették ki).<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament 1997. július 17-i véleménye (HL C 286., 1997.9.22., 217. o.), a Tanács 1999. január 18-i közös álláspontja (HL C 58., 1999.3.1., 1. o.) és az Európai Parlament 1999. május 7-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem hirdették ki).<sup>(5)</sup> A legutóbb a 94/74/EK irányelvvel (HL L 365., 1994.12.31., 46. o.) módosított irányelv. HL L 316., 1992.10.31., 12. o.<sup>(6)</sup> A legutóbb a 94/74/EK irányelvvel (HL L 365., 1994.12.31., 46. o.) módosított irányelv. HL L 316., 1992.10.31., 19. o.<sup>(7)</sup> HT [1995] I-1827. o.<sup>(8)</sup> HL L 279., 1993.11.12., 32. o.

▼B

- (6) Ennek megvalósításához szükséges a tagállamok által jelenleg alkalmazott, illetve a későbbiekben azokat helyettesíthető gépjárműadók minimális adótételeinek meghatározása.
- (7) Az adók vagy díjak megkülönböztetett alkalmazásán keresztül szorgalmazni kell a kevésbé szennyező és az utakat kevésbé károsító járművek használatát, amennyiben az ilyen megkülönböztetés nem zavarja a belső piac működését.
- (8) Indokolt, hogy bizonyos tagállamok számára bizonyos időszakra mentességet biztosítsanak a minimális adókulcsok alkalmazása alól, hogy ezzel elősegítsék az ezen irányelvben előírt szintekhez való alkalmazkodást.
- (9) Egyes helyi belföldi fuvarozási tevékenységekre, amelyek a Közösség fuvarpiacára csak kismértékű befolyást gyakorolnak, jelenleg csökkentett mértékű gépjárműadó-tételeket alkalmaznak; a zökkenőmentes átmenet biztosítása céljából a tagállamokat fel kell hatalmazni arra, hogy a minimális kulcsok alkalmazása alól ideiglenes mentességeket állapítsanak meg.
- (10) A tagállamok számára engedélyezni kell, hogy csökkentett adótételeket alkalmazzanak, vagy a gépjárműadó alóli mentességet biztosítsanak olyan járművek vonatkozásában, amelyek feltehetően nem befolyásolják a Közösség fuvarpiacának működését.
- (11) Bizonyos különleges helyzetekre tekintettel meg kell állapítani egy olyan eljárást, amelynek alkalmazásával a tagállamok számára engedélyezhető további mentesítések vagy adócsökkentések alkalmazásának a fenntartása.
- (12) A verseny meglévő torzulásai nem szüntethetők meg kizárólag az adók vagy az üzemanyagok jövedéki adójának összehangolásával; ugyanakkor mindaddig, amíg a díjkivetés műszakilag és gazdaságilag megfelelőbb formái ki nem alakulnak, az ilyen torzulások mérsékelhetők az ►C1 úthasználati díjak ◀ és/vagy használati díjak alkalmazásának a fenntartásával vagy bevezetésével; továbbá engedélyezni kell, hogy díjakat vessenek ki hidak, alagutak és hegyi átjárók használatára.
- (13) Bizonyos alpesi útvonalak különleges körülményeit figyelembe véve indokolt lehet, hogy egy tagállam ne alkalmazza használati díj-rendszerét autópálya-hálózatának egy jól körülhatárolt szakaszán annak érdekében, hogy lehetővé tegye egy infrastruktúravonatkozású díj alkalmazását.
- (14) Az ►C1 úthasználati díjak ◀ és a használati díjak nem lehetnek diszkriminatívak, és nem vonhatnak maguk után többletként jelentkező hivatalos formásokat, valamint nem képezhetnek akadályokat a belső határokon; ezért megfelelő intézkedésekkel gondoskodni kell arról, hogy az ►C1 úthasználati díjak ◀ és a használati díjak bármikor és különféle fizetési módokon megfizethetők legyenek.
- (15) A használati díjak díjtételeit az érintett infrastruktúra használatának időtartama alapján és a közúti járművek használata által előidézett költségek szerinti megkülönböztetéssel kell meghatározni.
- (16) A Görögországban bejegyzett járművek vonatkozásában a helyi geopolitikai nehézségek figyelembevételével ideiglenesen csökkentett mértékű használati díjtételeket kell alkalmazni.
- (17) Az ►C1 úthasználati díjak ◀ és használati díjak egységes alkalmazásának érdekében meg kell határozni az alkalmazás feltételeire vonatkozó szabályokat, úgymint annak az infrastruktúrának a jellemzőit, amelyre alkalmazandóak, valamint bizonyos díjtételek maximális mértékét és egyéb olyan általános jellegű feltételeket, amelyeknek meg kell felelni; az érintett infrastruk-

**▼B**

túra-hálózat építési, üzemeltetési és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan súlyozott átlagos útdíjtételeket kell megállapítani.

- (18) A tagállamok számára engedélyezni kell, hogy az ►C1 úthasználati díj ◄ vagy használati díj összegének egy bizonyos százalékat a környezetvédelem és közlekedési hálózatok kiegyensúlyozott fejlesztése céljaira elkülöníthessék, amennyiben ezt az összeget ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban számították ki.
- (19) Az ezen irányelvben feltüntetett összegeket az euró bevezetését elfogadó tagállamok saját nemzeti pénznemeikben rögzítették az 1999. január 1-jén érvényes árfolyamon, amikor az euró értékét az euró és az eurót bevezető tagállamok valutái közötti átváltási arányokról szóló, 1998. december 31-i 2866/98/EK tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> rendelkezéseivel összhangban határozták meg; indokolt, hogy az euró használatának bevezetését el nem fogadó tagállamok évente vizsgálják felül az ezen irányelvben előírt összegeket saját nemzeti pénznemük viszonylatában, és ahol szükséges, az átváltási árfolyamok változásainak figyelembevételével hajtsanak végre kiigazításokat; a nemzeti pénznemekben kifejezett értékeken nem kell kötelező érvényűen éves kiigazítást végrehajtani abban az esetben, ha az új átváltási árfolyamok alkalmazása révén bekövetkező változás nem ér el egy meghatározott százalékos szintet.
- (20) A területiség elvét kell alkalmazni; két vagy több tagállam együttműködhet használati díjak közös rendszerének a bevezetésében, azzal a kikötéssel, hogy bizonyos további feltételek teljesülnek.
- (21) Az arányosság elvével összhangban ez az irányelv a Szerződés 5. cikke harmadik bekezdésének rendelkezéseiben előírt célkitűzések eléréséhez szükséges minimális szintre korlátozódik.
- (22) Az ezen irányelvben előírt rendelkezések felülvizsgálatához szigorú menetrendet kell összeállítani, és a rendelkezéseken szükség esetén a díjkivetések rendszere területi jellegének fokozottabb érvényesítése céljából kiigazításokat kell végrehajtani,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

## I. FEJEZET

### Általános rendelkezések

#### 1. cikk

Ez az irányelv a gépjárműadókra, ►C1 úthasználati díjakra ◄ és használati díjakra alkalmazandó a 2. cikk meghatározásai szerint.

Ennek az irányelvnek a rendelkezései nem vonatkoznak a kizárólag a tagállamok nem európai területein fuvarozási tevékenységeket végző járművekre.

Az irányelv rendelkezései továbbá nem vonatkoznak a Kanári-szigeteken, Ceutában és Melillában, az Azori-szigeteken vagy Madeirán bejegyzett, valamint kizárólag ezeken a területeken, vagy ezen területek és Spanyolország, illetve Portugália kontinentális területei között üzemeltetett járművekre.

#### 2. cikk

Ezen irányelv alkalmazásában:

<sup>(1)</sup> HL L 359., 1998.12.31., 1. o.

▼ M1

- a) „transzeurópai úthálózat”: a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat<sup>(1)</sup> I. mellékletének 2. szakaszában meghatározott közúthálózat a térképes illusztrációnak megfelelően. A térképek az említett határozat rendelkező részében és/vagy II. mellékletében említett megfelelő szakaszokra utalnak;
- aa) „építési költségek”: az építkezéshez kapcsolódó költségek, beleértve adott esetben a következők finanszírozási költségeit is:
- új infrastruktúra vagy új infrastrukturális fejlesztések (beleértve a jelentős strukturális javításokat), illetve
  - 2008. június 10-ig legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztések (beleértve a jelentős strukturális javításokat), amennyiben már ► **C2** úthasználati díjkivétési ◀ megállapodások vannak hatályban 2008. június 10. napján, vagy bármely, 2008. június 10-et követően bevezetett ► **C2** úthasználati díjkivétési ◀ megállapodás bevezetését megelőzően legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztés; az ezen határidőket megelőzően befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztési költségek szintén építési költségnek minősülnek, amennyiben:
    - i. egy tagállam olyan ► **C2** úthasználati díjbeszedő ◀ rendszert hozott létre, amely ezen költségek megtérülését egy 2008. június 10-ig hatályba lépő, ► **C2** úthasználati díjbeszedő ◀ rendszer üzemeltetőjével kötött szerződés vagy más egyenértékű jogi aktus révén biztosítja; vagy
    - ii. egy tagállam bizonyítani tudja, hogy a kérdéses infrastruktúra építésére azzal a feltétellel került sor, hogy a tervezési élettartam 30 évet meghaladó legyen.

Az építési költségek figyelembe veendő aránya semmiképpen sem haladhatja meg az infrastruktúra alkotórészei tervezési élettartamának fennálló idejéből – a 2008. június 10-én vagy, amennyiben az a későbbi, az új ► **C2** úthasználati díjbeszedési ◀ megállapodások bevezetésének napján – még hátralévő rész arányát.

Az infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztés költségei magukban foglalhatnak bármely egyedi, a zajártalom csökkentésére vagy a közúti biztonság javítására irányuló kiadást, és az infrastruktúra üzemeltetője által teljesített tényleges kifizetéseket, amelyek olyan objektív környezeti elemekhez kapcsolódnak, mint például a talajszennyezés elleni védekezés;
- ab) „finanszírozási költségek”: kölcsönök kamata és/vagy a részvényesek által nyújtott bármely tulajdonosi finanszírozás hozama;
- ac) „jelentős strukturális javítások”: strukturális javítások, azon javítások kivételével, amelyek már nem járnak a közút felhasználói számára előnyökkel, pl. amennyiben a javítási munkálatokat további útfelszínjavító vagy egyéb építési munkálatok helyettesítik;
- b) „► **C2** úthasználati díj ◀”: a 7. cikk (1) bekezdésében említett infrastruktúrák két pontja közötti távolság jármű általi megtételéért fizetendő összeg; a fizetendő összeg a megtett távolság és a járműtípus alapján kerül meghatározásra;
- ba) „súlyozott átlagos ► **C2** úthasználati díjtétel ◀”: az ► **C2** úthasználati díjból ◀ befolyó, egy adott időszakra vonatkozó teljes bevétel és az adott hálózaton megtett járműkilométerek számának

<sup>(1)</sup> HL L 228., 1996.9.9., 1. o. A legutóbb a 884/2004/EK határozattal (HL L 167., 2004.4.30., 1. o.) módosított határozat.

**▼M1**

hányadosa, amelyen abban az időszakban ►C2 úthasználati díj ◄ fizetése volt kötelező, mind a bevételt, mind a járműkilométereket azon járművek tekintetében kell kiszámolni, amelyekre az ►C2 úthasználati díj ◄ vonatkozik;

- c) „használati díj”: egy meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít egy jármű számára a 7. cikk (1) bekezdésében említett infrastruktúrák meghatározott időtartam alatti használatához;
- d) „jármű”: kizárólag közúti árufuvarozás céljára szánt vagy használt és 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű vagy csuklós járműszerelvény;
- e) „EURO 0”, „EURO I”, „EURO II”, „EURO III”, „EURO IV”, „EURO V” és „EEV” kategóriájú jármű: olyan jármű, mely megfelel a 0. mellékletben említett kibocsátási határértékeknek;
- f) „járműtípus”: az a járműkategória, amelybe a tengelyszáma, mérete, súlya vagy bármely más útkárosodásra vonatkozó osztályozási tényező, pl. a IV. mellékletben foglalt útkárosodás minősítési rendszer alapján a jármű tartozik, feltéve, hogy a felhasznált minősítési rendszer olyan járműjellemezőn alapul, amelyek vagy szerepelnek a valamennyi tagállamban használt jármű dokumentációban, vagy láthatóak;
- g) „koncessziós szerződés”: az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> 1. cikkében meghatározott „építési koncesszió”, vagy „szolgáltatási koncesszió”;
- h) „koncessziós ►C2 úthasználati díj ◄”: a koncessziós szerződés keretében a koncessziójogosult által kivetett ►C2 úthasználati díj ◄.

**▼B****II. FEJEZET****Járművek adóztatása***3. cikk*

- (1) Az 1. cikkben említett gépjárműadók a következők:

— *Belgium:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,

**▼M2**

— *Bulgária:*

данък върху превозните средства,

**▼A1**

— *Cseh Köztársaság:*

silniční daň,

**▼B**

— *Dánia:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,

— *Németország:*

Kraftfahrzeugsteuer,

<sup>(1)</sup> HL L 134., 2004.4.30., 114. o. A legutóbb a 2083/2005/EK bizottsági rendelettel (HL L 333., 2005.12.20., 28. o.) módosított irányelv.

**▼ A1**

— *Észtország:*  
raskeveokimaks,

**▼ B**

— *Görögország:*  
Τέλη κυκλοφορίας,

— *Spanyolország:*

- a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
- b) impuesto sobre actividades económicas (csak a gépjárművekre kivetett adók összege vonatkozásában),

— *Franciaország:*

- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
- b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

— *Írország:*  
vehicle excise duty,

— *Olaszország:*

- a) tassa automobilistica;
- b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

**▼ A1**

— *Ciprus:*  
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

— *Lettország:*  
transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Litvánia:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

**▼ B**

— *Luxemburg:*  
taxe sur les véhicules automoteurs,

**▼ A1**

— *Magyarország:*  
gépjárműadó,

— *Málta:*  
licenzja tat-triqroad licence fee,

**▼ B**

— *Hollandia:*  
motorrijtuigenbelasting,

— *Ausztria:*  
Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**

— *Lengyelország:*  
podatek od środków transportowych,

**▼ B**

— *Portugália:*

- a) imposto de camionagem;

**▼B**

b) imposto de circulaçao,

**▼M2**

— *Románia:*

Taxa asupra mijloacelor de transport,

**▼A1**

— *Szlovénia:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

— *Szlovákia:*

cestná daň,

**▼B**

— *Finnország:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

— *Svédország:*

fordonsskatt,

— *Egyesült Királyság:*

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicle licence.

(2) Azok a tagállamok, amelyek az (1) bekezdésben felsorolt adók bármelyikét ugyanilyen típusú más adóra változtatják, erről a tényről tájékoztatják a Bizottságot, és a Bizottság végrehajtja a szükséges módosításokat.

## 4. cikk

A 3. cikkben hivatkozott adók kivetésének és beszedésének az eljárásait az egyes tagállamok saját maguk határozzák meg.

## 5. cikk

Az egyes tagállamokban bejegyzett járművek vonatkozásában a 3. cikkben említett adókat csak a bejegyzés szerinti tagállam alkalmazhatja.

## 6. cikk

(1) Függetlenül attól, hogy a 3. cikkben említett adók milyen szerkezetűek, a tagállamok biztosítják, hogy az I. mellékletben említett járműosztályokra vagy alosztályokra kivetett adók adótétele ne legyen a melléklet által megállapított minimális adótételnél alacsonyabb.

Görögország, Olaszország, Spanyolország és Portugália számára az irányelv hatálybalépésének napjától számított kétéves időtartamra engedélyezett, hogy az I. melléklet szerinti adótételeknél alacsonyabb, de legalább az abban a mellékletben megállapított adótételek 65 %-át elérő adótételeket alkalmazzanak.

(2) A tagállamok csökkentett mértékű adótételeket vagy adómentességet alkalmazhatnak:

- a) nemzetbiztonsági vagy polgári védelmi célokat szolgáló, tűzoltó és egyéb vészhelyzeti szolgálatok, illetve a rendőrség által használt, valamint útkarbantartási célokra használt járművek vonatkozásában;
- b) a bejegyzés szerinti tagállam közútjain csak alkalmi jelleggel közlekedő és olyan természetes vagy jogi személyek által üzemeltetett járművek vonatkozásában, akiknek/amelyeknek a főtevékenysége



**▼B**

nem áru fuvarozás, feltéve hogy az ilyen járművekkel végzett fuvarozási tevékenység nem idéz elő torzulásokat a versenyben, továbbá hogy a Bizottság a csökkentett mértékű adók vagy adómentesség alkalmazásához hozzájárul.

- (3) a) A Bizottság javaslatát követően a Tanács egyhangú határozattal engedélyezheti bizonyos tagállamok számára, hogy az érintett tagállamok sajátos társadalmi-gazdasági, vagy infrastruktúráikkal kapcsolatos politikáik alapján fenntartsák további mentességek vagy csökkentett gépjárműadó-tételek alkalmazását. Az ilyen mentességek vagy csökkentett adótételek csak az érintett tagállamban bejegyzett olyan gépjárművekre alkalmazhatók, amelyekkel kizárólag az érintett tagállam egy jól körülhatárolható területén végeznek fuvarozási tevékenységeket.
- b) Minden olyan tagállam, amely ilyen adómentesség vagy csökkentett adótétel alkalmazását fenn kívánja tartani, a Bizottságot tájékoztatja erről, és köteles a Bizottság számára minden további szükséges tájékoztatást megadni. A Bizottság a mentesség vagy a csökkentett adótétel fenntartására tett javaslatról a többi tagállamot egy hónapon belül tájékoztatja.

A mentesség vagy a csökkentett adótétel fenntartására tett javaslat akkor tekinthető a Tanács által elfogadottnak, ha attól a naptól számított két hónapon belül, amelyen a többi tagállamot az első albekezdés szerint tájékoztatták, sem a Bizottság, sem valamely tagállam nem igényelte az ügy Tanács általi kivizsgálását.

(4) E cikk (1) bekezdésének második albekezdése, továbbá (2) és (3) bekezdése, vagy a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 6. cikkének sérelme nélkül a tagállamok a 3. cikkben említett adókra vonatkozóan semmiféle olyan mentesítést vagy adótétel-csökkentést nem alkalmaznak, amelyek következtében a kivethető adók mértéke az ezen cikk (1) bekezdésében említett minimum alá csökkenne.

**III. FEJEZET****►C1 Úthasználati díjak ◀ és használati díjak***7. cikk***▼M1**

(1) A tagállamok csak a (2)–(12) bekezdésben meghatározott feltételek szerint tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be ►C2 úthasználati díjakat ◀ és/vagy használati díjakat a transzeurópai közúthálózaton, vagy ezen hálózat részein. Ez nem sérti a tagállamok jogát ►C2 úthasználati díjnak ◀ és/vagy használati díjnak a transzeurópai közúthálózatba nem tartozó utakon való, vagy a transzeurópai közúthálózaton a „jármű” fogalom meghatározása alá nem tartozó járműtípusokra, a Szerződéssel összhangban történő kivetésére, többek között kiterjesztve olyan párhuzamos utakra, amelyekre a transzeurópai közúthálózat forgalma áttevődhetne, és/vagy amelyek közvetlen versenyhelyzetben állnak a transzeurópai közúthálózat egyes szakaszaival, vagy a transzeurópai közúthálózaton közlekedő »jármű« meghatározás alá nem eső, egyéb típusú motoros járműre, azzal a feltétellel, hogy az ezen utakon kivetett ►C2 úthasználati díj ◀ és/vagy használati díj nem hozhatja a nemzetközi forgalmat hátrányos helyzetbe, és nem járhat a gazdasági szereplők közötti versenyt torzító hatással.

<sup>(1)</sup> HL L 368., 1992.12.17., 38. o.

## ▼M1

(1a) Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy az ►C2 úthasználati díjakat ◀ és/vagy használati díjakat a területén áthaladó transzeurópai közúthálózat csupán egyes szakaszain tartja fenn, vagy vezeti be, az ebből fakadóan a többi szakaszon a díjfizetés alóli felmentések (például elszigeteltségük, a torlódások vagy a szennyezés alacsony szintje miatt, illetve ahol új díjszabási megállapodások bevezetéséhez fontos) nem járhatnak a nemzetközi forgalmat hátrányos helyzetbe hozó semmilyen hatással.

(2) a) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy csak olyan járművekre vonatkozóan tartanak fenn, vagy vezetnek be ►C2 úthasználati díjakat ◀ és/vagy használati díjakat, amelyek megengedett legnagyobb összömege legalább 12 tonna. Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy az ezen súlyhatár alá tartozó járművekre vet ki ►C2 úthasználati díjakat ◀ és/vagy használati díjakat, ennek az irányelvnek a rendelkezéseit kell alkalmazni.

b) Az ►C2 úthasználati díjak ◀ és/vagy használati díjak 2012-től kezdődően minden járműre alkalmazandók.

c) A tagállamok eltekinthetnek a b) pontban előírt követelmény teljesítésétől, amennyiben úgy ítélik meg, hogy a díjkivetésnek a 12 tonnánál könnyebb járművekre történő kiterjesztése:

- jelentős mértékű káros hatást eredményezne a forgalom szabad áramlására, a környezetre, a zajszintekre, a forgalom sűrűségére vagy az egészségre, illetve
- olyan közigazgatási költségekkel járna, amelyek meghaladnák az intézkedésből fakadóan keletkező többletjövedelmek 30 %-át.

(3) ►C2 Úthasználati díj ◀ és használati díj egyidejűleg nem vehető ki egy adott járműkategóriára sem egyazon útszakasz használatáért. Ugyanakkor a tagállamok kivethetnek ►C2 úthasználati díjat ◀ olyan úthálózatok használatáért, amelyeken hidak, alagutak és hegyi átjárók használatáért használati díjat vetnek ki.

(4) Az ►C2 úthasználati díjak ◀ és a használati díjak nem tartalmazhatnak sem közvetett, sem közvetlen megkülönböztetést a fuvarozók nemzetisége vagy a fuvarozók letelepedési helye, illetve letelepedési országa, valamint a járművek nyilvántartásba vételi helye, illetve a közlekedési tevékenység kiindulási pontja vagy rendeltetési helye alapján.

(4a) A tagállamok előírhatnak csökkentett ►C2 úthasználati díjakat ◀ vagy használati díjakat, illetve az ►C2 úthasználati díj ◀ vagy használati díj fizetése alóli mentességet biztosíthatnak azon járművek számára, amelyek mentességet kapnak a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> rendelkezéseiben foglalt menetíró készülék felszerelésének és használatának kötelezettsége alól, valamint az ezen irányelv 6. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontjában foglalt feltételek hatálya alá tartozó vagy azok szerint szabályozott esetekben.

(4b) Mivel azon díjazási rendszerek, amelyek az ►C2 úthasználati díj ◀ terén a gyakori felhasználóknak nyújtott engedményeket vagy díjcsökkentéseket foglalnak magukban, az infrastruktúra működtetője számára az adminisztrációs költségekben tényleges megtakarításhoz vezethetnek, a tagállamok biztosíthatnak ilyen engedményeket vagy díjcsökkentéseket az alábbi feltételek mellett:

— teljesítik a (10) bekezdés a) pontjában meghatározott feltételeket,

<sup>(1)</sup> HL L 370., 1985.12.31., 8. o. A legutóbb a 432/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 71., 2004.3.10., 3. o.) módosított rendelet.

**▼M1**

- megfelelnek a Szerződésnek, különösen a Szerződés 12., 49., 86. és 87. cikkének,
- nem torzítják a belső piacon folyó versenyt,
- a létrejövő díjazási rendszer lineáris, arányos, minden felhasználó számára egyenlő feltételekkel hozzáférhető, és nem vezet a további költségek más felhasználókra, magasabb ►C2 úthasználati díj ◀ formájában történő áthárításához.

Az ilyen díjsökkentések és engedmények nem haladhatják meg az azonos típusú, de díjsökkentésekre és engedményekre nem jogosult járművekre kiszabott ►C2 úthasználati díj ◀ 13 %-át.

(4c) Valamennyi engedményt és díjsökkentést biztosító rendszerről tájékoztatni kell a Bizottságot, amely ellenőrzi, hogy e rendszerek megfelelnek-e a (4a) és (4b) bekezdésben meghatározott feltételeknek, és jóváhagyja e rendszereket a 9c. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően.

**▼B**

(5) Az ►C1 úthasználati díjak ◀ és a használati díjak kivetését, beszedését és megfizetésének ellenőrzését olyan módon végzik, hogy az a forgalom szabad áramlását a lehető legkisebb mértékben akadályozza, elkerülve bármilyen kötelező jellegű ellenőrzést és vizsgálatot a Közösség belső határain. Ennek biztosítása érdekében a tagállamok együttműködnek olyan módszerek kidolgozásában, amelyek lehetővé teszik, hogy a fuvarozók a használati díjakat legalább a nagyobb értékesítési pontokon, minden bevett fizetési eszközzel, mind az alkalmazó tagállam területén belül, mind azon kívül, a nap 24 órájában megfizethessék. A tagállamok az ►C1 úthasználati díjak ◀ és használati díjak megfizetéséhez kijelölt pontokon megfelelő létesítményekkel biztosítják a szokásos közútbiztonsági előírások érvényesülését.

**▼M1**

(6) Az ►C2 úthasználati díjak ◀ és/vagy használati díjak beszedését célzó intézkedések nem járhatnak a közúthálózat nem rendszeres használói számára indokolatlan anyagi vagy egyéb hátránnyal. Különösen amennyiben valamely tagállam az ►C2 úthasználati díjakat ◀ és/vagy használati díjakat kizárólag olyan rendszer segítségével szedi be, amely fedélzeti egység használatát követeli meg a járműben, ésszerű igazgatási és gazdasági szabályozással kell hozzáférhetővé tennie a megfelelő fedélzeti egységeket.

**▼B**

(7) Az érintett tagállam a használati díj összegét az ügyintézési költségekkel együtt járműosztályonként a II. mellékletben megállapított maximumnál nem magasabb szinten állapítja meg.

**▼M1**

\_\_\_\_\_

**▼B**

(8) A használati díjak díjtételeit az infrastruktúrák használatának időtartamával arányosan állapítják meg.

A tagállamok csak éves úthasználati díjakat állapíthatnak meg a területükön bejegyzett gépjárművekre.

**▼M1**

(9) Az ►C2 úthasználati díjtételeket ◀ kizárólag az infrastrukturális költségek megtérülésének elvére kell alapozni. A súlyozott átlagos ►C2 úthasználati díjtételeket ◀ kifejezetten az érintett infrastruktúrahálózat építési, üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani. A súlyozott átlagos ►C2 úthasználati díjtételek ◀ tartalmazhatják a piaci feltételekre alapozott tőkehozamot vagy haszonkulcsot is.

(10) a) A (9) bekezdésben említett súlyozott átlagos ►C2 úthasználati díjtételek ◀ sérelme nélkül a tagállamok között a díjtételek mértékében olyan célokra irányuló eltérések

▼ M1

fordulhatnak elő, mint a környezeti károk elleni küzdelem, a torlódás kezelése, az infrastrukturális károk minimálisra csökkentése, az érintett infrastruktúra használatának optimalissá tétele vagy a közúti biztonság elősegítése, feltéve, hogy az említett eltérések:

- arányosak a kitűzött céllal,
- átláthatóak és megkülönböztetésmentesek, különösen a fuvarozó nemzetisége, a fuvarozó letelepedési helye vagy letelepedési országa vagy a jármű nyilvántartásba vételi helye, valamint a közlekedési tevékenység kiindulási pontja vagy rendeltetési helye tekintetében,
- célja nem ► C2 úthasználati díjból ◀ befolyó megnövelt bevétel előidézése, és bármely nem szándékolt bevételnövekedést (amely olyan súlyozott átlagos ► C2 úthasználati díjtételekhez ◀ vezet, amelyek nincsenek összhangban a (9) bekezdéssel) ellensúlyozni kell az eltérések szerkezetének a megnövekedett bevétel kialakulása számviteli évének végét követő két éven belül végrehajtható megváltoztatásával,
- tiszteletben tartják a b) pontban meghatározott legmagasabb rugalmassági küszöbértékeket.

b) Az a) pont feltételei szerint az ► C2 úthasználati díjtételek ◀ a következők szerint térhetnek el:

- a 0. mellékletben meghatározott EURO szennyezőanyag-kibocsátási osztályok, beleértve a PM- és NOx-szinteket, feltéve, hogy a többletmértéke nem haladja meg a legszigorúbb kibocsátási előírásoknak eleget tevő, azonos járművekre kivetett ► C2 úthasználati díj ◀ 100 %-át; és/vagy
- a napszak, a nap vagy az évszak, feltéve, hogy:
  - i. az ► C2 úthasználati díjtétel ◀ többletmértéke nem haladja meg a legolcsóbb napszakban, napon vagy évszakban kivetett díj 100 %-át; vagy
  - ii. amennyiben a legolcsóbb napszak költségmentes, a legdrágább napszakért, napért vagy évszakért fizetendő emelt díj nem haladja meg az egyébként a kérdéses járműre alkalmazandó ► C2 úthasználati díjtétel ◀ mértékének 50 %-át.

A tagállamok kötelesek differenciálni az első bekezdéssel összhangban az ► C2 úthasználati díjra ◀ vonatkozó díjtételeket legfeljebb 2010-ig vagy koncessziós szerződések esetében a koncessziós szerződés megújításának időpontjában.

Ugyanakkor egy tagállam felmentést kaphat ezen kötelezettségének teljesítése alól, amennyiben:

- i. ez súlyosan veszélyeztetné a területein alkalmazott ► C2 úthasználati díjrendszerek ◀ egységes működését;
- ii. az érintett ► C2 úthasználati díjrendszer ◀ esetében technikailag nem lenne megoldható a differenciált díjfizetés bevezetése; vagy
- iii. ez azzal a következménnyel járna, hogy a leginkább szennyező járművek kiszorulnának a transzeurópai úthálózatról, káros hatást gyakorolva az utak biztonságára és a közegészségügyre.

Ezen eltéréseket a Bizottság számára be kell jelenteni.

▼ M1

- c) Az a) pont feltételei szerint az ► C2 úthasználati díjakra ◀ kivételes esetekben magas szintű európai érdeket érintő egyedi projektek esetén az eltérés más formái is vonatkozhatnak az ilyen projektek kereskedelmi életképességének biztosítása érdekében, amennyiben a járművek szállításának egyéb módjaival való közvetlen versenynek vannak kitéve. A létrejövő díjazási rendszernek lineárisnak, arányosnak, nyilvánosan közzétettnek, valamennyi felhasználó irányában egyenlő feltételek mellett hozzáférhetőnek kell lennie, és nem vezethetnek a megnövekedett költségek más felhasználókra háritásához magasabb ► C2 úthasználati díjak ◀ formájában. A Bizottság ellenőrzi az e pontban meghatározott feltételek betartását a kérdéses díjazási rendszer végrehajtását megelőzően.

(11) A 9. cikk (1) és (1a) bekezdésének sérelme nélkül, kivételes, a hegyi régiókban elhelyezkedő infrastruktúrát érintő esetben, valamint a Bizottság tájékoztatását követően, a következő különleges útszakaszokon az ► C2 úthasználati díjakra ◀ felárat lehet felszámítani:

- a) ahol a járművek szabad mozgását akut torlódás hátráltatja; vagy
- b) amelyek járművek általi használata jelentős környezeti kárt okoz,
- azzal a feltétellel, hogy:

- a 884/2004/EK határozat III. mellékletében meghatározott, európai érdeket szolgáló, elsőbbséget élvező projektekbe beruházott felárból eredő bevétel, amely közvetlenül hozzájárul a kérdéses torlódás vagy a környezeti kár enyhítéséhez, és amely azonos úton helyezkedik el, mint az az útszakasz, amelyre a felár alkalmazásra kerül,
- a (10) bekezdéssel összhangban eltérő ► C2 úthasználati díjtételekre ◀ alkalmazható felár, amely nem haladja meg a (9) bekezdéssel összhangban kiszámított súlyozott átlagos ► C2 úthasználati díjtétel ◀ 15 %-át, kivéve, amennyiben a képződő bevétel az európai érdeket szolgáló, elsőbbséget élvező projektek határokon átnyúló szakaszaiba kerül befektetésre, ideértve a hegyvidéki régiók infrastruktúráját is, amely esetben a felár nem haladhatja meg a 25 % -ot,
- a felár alkalmazása nem eredményez a kereskedelmi forgalomban tisztességtelen bánásmódot más úthasználókkal összehasonlítva,
- az olyan infrastruktúrára vonatkozó pénzügyi tervek, amelynek használatáért felárat alkalmaznak, és az új infrastruktúrára vonatkozó költség-haszon elemzést megküldik a Bizottságnak a felár alkalmazását megelőzően,
- a felár alkalmazási időtartama előzetesen meghatározott és korlátozott, valamint összhangban van a várt keletkező bevétel tekintetében a benyújtott pénzügyi tervvel és költség-haszon elemzéssel.

E rendelkezésnek az új, határokon átnyúló projektekre történő alkalmazásához az érintett tagállamok hozzájárulása szükséges.

Amikor egy felár alkalmazni szándékozó tagállam a Bizottsághoz egy pénzügyi tervet nyújt be, a Bizottság hozzáférhetővé teszi ezt az információt a 9c. cikk (1) bekezdésében említett bizottság tagjai számára. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tervezett felár nem felel meg az e bekezdésben meghatározott feltételeknek, vagy ha úgy véli, hogy a tervezett felár jelentős káros hatással lesz a peremterületek gazdasági fejlődésére, visszautasíthatja az érintett tagállam által benyújtott díjazási tervet, vagy kérheti annak módosítását a 9c. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően.

▼ M1

12. Amennyiben a járművezető nem képes a (10) bekezdés b) pontjának első francia bekezdésében említett információnak és a jármű típusának megállapításához szükséges járműokmányokat ellenőrzés esetén bemutatni, a tagállamok kivethetik az alkalmazható legmagasabb ►C2 úthasználati díjtételt ◀.

## 7a. cikk

(1) Az érintett infrastruktúra-hálózatra vagy ilyen hálózat egyértelműen meghatározott részére kivetett súlyozott átlagos ►C2 úthasználati díjtételek ◀ mértékének meghatározásakor a tagállamoknak figyelembe kell venniük a 7. cikk (9) bekezdésében meghatározott különböző költségeket. A figyelembe vett költségek ahhoz a hálózathoz vagy hálózat-részhez kapcsolódnak, amelyre azok kivetésre kerültek, és az ►C2 úthasználati díj ◀ fizetésére kötelezett járművekre vonatkoznak. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezeket a költségeket nem, vagy csak meghatározott százalékban fedezik az ►C2 úthasználati díjból ◀ származó bevételből.

(2) Az ►C2 úthasználati díjakat ◀ ezen irányelv 7. cikkével és e cikk (1) bekezdésével összhangban kell meghatározni.

(3) A tagállamok által 2008. június 10-ét követően bevezetett koncessziós ►C2 úthasználati díjakat ◀ tartalmazó ►C2 úthasználati díjbeszedő ◀ rendszereken kívüli, új ►C2 úthasználati díjbeszedő ◀ rendszerek tekintetében a tagállamok a III. mellékletben megállapított számítási alapelvekre alapozott módszer használatával számítják ki a költségeket.

A 2008. június 10-ét követően bevezetett koncessziós ►C2 úthasználati díjak ◀ tekintetében ezek legmagasabb szintje megfelel annak a szintnek vagy annál kevesebb, mint amely a III. mellékletben meghatározott számítási alapelvekre alapozott módszer használatából eredt volna. Az ilyen megfelelés felmérését egy ésszerűen hosszú, a koncessziós szerződés jellegének megfelelő referencia-időszak alapján kell elvégezni.

A már a 2008. június 10-én fennálló ►C2 úthasználati díjbeszedő ◀ rendszerekre vagy azokra, amelyre vonatkozóan ajánlattétel vagy tárgyalásos eljárás alkalmazásakor, a tárgyalásban való részvételre való felhívásra a közbeszerzési eljárás szerint válaszok érkeztek 2008. június 10-ét megelőzően, nem alkalmazandók az ebben a bekezdésben megállapított kötelezettségek, amíg ezek a szerződések hatályban maradnak, feltéve, hogy nem kerül sor jelentős módosításukra.

(4) A tagállamok az új ►C2 úthasználati díjbeszedő ◀ rendszer bevezetése előtt legalább négy hónappal közlik a Bizottsággal a következőket:

a) a koncessziós ►C2 úthasználati díjakat ◀ tartalmazó ►C2 úthasználati díjbeszedési ◀ rendszerektől eltérő rendszerek esetén:

- a különböző költségelemek kiszámítása során az egységértékek és más paraméterek, és
- az ►C2 úthasználati díj ◀ rendszerük körébe tartozó járművek, az egyes költségszámításokhoz felhasznált hálózat vagy hálózat-rész földrajzi kiterjedése és a megtérítendő költségek százalékaránya;

b) a koncessziós ►C2 úthasználati díjakat ◀ tartalmazó ►C2 úthasználati díjrendszerek ◀ esetén:

- a koncessziós szerződések vagy az ilyen szerződések jelentős változtatásai,
- az az alapeset, amelyre az átruházó a koncessziós hirdetményt a 2004/18/EK irányelv VII B. mellékletében említettek értelmében alapozta; ez az alapeset tartalmazza a 7. cikk (9) bekezdésében meghatározottak értelmében a koncesszió alapján előirány-

**▼M1**

zott becsült költségeket, a járműtípusokra felosztott előre jelzett forgalmat, az előirányzott ►C2 úthasználati díjszintek ◄ és a koncessziós szerződések által szabályozott hálózat földrajzi kiterjedését.

(5) A tagállamok ugyancsak kötelesek tájékoztatni a Bizottságot új díjszabási megállapodásokról azok végrehajtását megelőzően legalább négy hónappal olyan párhuzamos utakra vonatkozóan, amelyekre a transzeurópai közúthálózat forgalma áttevődhetne, és/vagy amelyek közvetlen versenyhelyzetben állnak a transzeurópai közúthálózat egyes, ►C2 úthasználati díjköteles ◄ szakaszaival. Ennek a tájékoztatásnak legalább tartalmaznia kell a díj által érintett hálózat földrajzi kiterjedésének magyarázatát, a hatálya alá eső járműveket és a tervezett díj szintjeit, valamint a díj szintmeghatározási módjának ismertetését.

(6) Azokban az esetekben, amelyekre a (3) bekezdésben foglalt kötelezettségek vonatkoznak, a Bizottság a (4) bekezdéssel összhangban lévő információ kézhezvételét követően négy hónapon belül véleményt nyilvánít arról, hogy ezek a kötelezettségek teljesülni látszanak-e.

Az (5) bekezdésben említett díjkivetési megállapodások esetében a Bizottság ugyancsak véleményt nyilváníthat, különös tekintettel a javasolt megállapodások arányos és átlátható mivoltára, valamint a belső piac és az áruk szabad mozgása összefüggésrendszerében a versenyre gyakorolt valószínű hatásaira.

A Bizottság véleményeit a 9c. cikk (1) bekezdésében említett bizottság számára hozzáférhetővé kell tenni.

(7) Amennyiben egy tagállam a 7. cikk (11) bekezdésében foglalt rendelkezéseket alkalmazni kívánja az 2008. június 10-én már fennálló ►C2 úthasználati díjrendszerek ◄ tekintetében, információt kell szolgáltatnia, amely igazolja, hogy az alkalmazott súlyozott átlagos ►C2 úthasználati díjtételnek ◄ az érintett infrastruktúrára való alkalmazása a 2. cikk aa) pontjának, a 7. cikk (9) bekezdésének és a 7. cikk (10) bekezdésének megfelel.

*7b. cikk*

Ezen irányelv nem sérti az ►C2 úthasználati díj ◄- és/vagy használati díj-rendszert bevezető tagállamok lehetőségét, hogy – a Szerződés 87. és 88. cikkének sérelme nélkül – megfelelő kompenzációt irjanak elő ezen díjak ellentételezésére.

**▼B***8. cikk*

(1) Két vagy több tagállam együttműködhet a területükön közös használati díjrendszer alkalmazásának bevezetésében. Ilyen esetekben a tagállamok biztosítják a Bizottság részvételét az ilyen rendszerek bevezetésében, későbbi működtetésében és esetleges módosításaiban.

(2) A közös rendszerre a 7. cikkben előírt feltételeken túlmenően a következő feltételek vonatkoznak:

a) a részt vevő tagállamok a közös használati díj tételeit a 7. cikk (7) bekezdésében említett maximumot meg nem haladó mértékben állapítják meg;

**▼M1**

b) a közös használati díj megfizetése biztosítja a részt vevő tagállamok által a 7. cikk (1) bekezdésének megfelelően meghatározott hálózathoz való hozzáférés lehetőségét;

**▼B**

c) a közös rendszer alkalmazásához más tagállamok is csatlakozhatnak;

**▼B**

d) a részt vevő tagállamok kidolgoznak egy elosztási rendszert, amelynek alapján az egyes részt vevő tagállamok méltányosan részesülnek a használati díjakból származó bevételekből.

**▼M1***8a. cikk*

Valamennyi tagállam ellenőrzi az ►C2 úthasználati díjak ◀ és használati díjak beszedési rendszerét a rendszer átlátható és megkülönböztetésmentes működésének biztosítása érdekében.

**▼B****IV. FEJEZET****Záró rendelkezések***9. cikk***▼M1**

(1) Ezen irányelv nem gátolja a tagállamokat, hogy nem diszkriminatív módon alkalmazzanak:

a) különleges adókat vagy díjakat, amelyek kivetése:

- a jármű bejegyzésekor, vagy
- a szokványost meghaladó súlyú vagy méretű járművek után történik;

b) parkolási díjakat vagy különleges városi közlekedési díjakat.

(1a) Ezen irányelv nem gátolja a tagállamokat, hogy nem diszkriminatív módon alkalmazzanak:

- a) időt és helyet követelő közlekedési torlódások felszámolására irányuló különleges szabályozó díjakat;
- b) káros környezeti hatások, közöttük a rossz levegőminőség felszámolására irányuló szabályozó díjakat,

bármely úton, nevezetesen városi övezetekben, ideértve a városi övezeten áthaladó transzeurópai közúthálózatokat is.

(2) A tagállamok határozzák meg a közúti infrastruktúrák használati díjaiból származó bevételeik felhasználásának célját. A díjakból származó bevételt – a közlekedési hálózat egésze fejlesztésének lehetővé tételére – a közlekedési szektor javára és a teljes közlekedési rendszer javítására kell felhasználni.

*9a. cikk*

A tagállamok megfelelő ellenőrzéseket kell létrehozniuk és meg kell állapítaniuk azt a szankciórendszert, amely az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó; a tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést e szankciók végrehajtásának biztosítása érdekében. A megállapított szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

*9b. cikk*

A Bizottság elősegíti a tagállamok közötti – az ezen irányelv és különösen a III. melléklet végrehajtásával kapcsolatos – párbeszédet és technikai know-how megosztását. A Bizottság a 9c. cikk (3) bekezdésében említett eljárással összhangban, a műszaki fejlődésnek megfelelően frissíti, és egyértelművé teszi a 0., III. és IV. mellékletet, illetve az inflációnak megfelelően frissíti az I. és II. mellékletet.



▼ M1*9c. cikk*

- (1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti.
- (2) Amennyiben erre a bekezdésre történik hivatkozás, az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.
- (3) Amennyiben erre a bekezdésre történik hivatkozás, az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.
- Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében említett határidő három hónap.
- (4) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

▼ B*10. cikk*

- (1) Ezen irányelv alkalmazásában az euró és az euró bevezetését el nem fogadó tagállamok pénzneme közötti átváltási árfolyam megállapítására az október első munkanapján érvényes és az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* kihirdetett árfolyamot kell alkalmazni; ezek az árfolyamok a következő naptári év január 1-jétől kezdődően hatályosak.
- (2) Azok a tagállamok, amelyek az euró bevezetését nem fogadták el, fenntarthatják az (1) bekezdésben említett módosítás időpontjában hatályos árfolyamaik alkalmazását abban az esetben, ha az euróban kifejezett összegek átváltása a saját pénznemben kifejezett összegeknek csak 5 % alatti módosulását idézné elő.

▼ M1*11. cikk*

A Bizottság 2011. június 10-től jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, amelyben figyelembe veszi a technikai fejlődést és a forgalomsűrűség alakulását, ideértve a 3,5 tonnánál súlyosabb és 12 tonnánál könnyebb járművek használatát, értékeli az irányelvnek a belső piacra – többek között a Közösség szigeteire, tengerparttal nem rendelkező területeire és peremterületeire – és a szektorban történt beruházások szintjére gyakorolt hatását, valamint azt, hogy mennyiben járult hozzá az irányelv a fenntartható közlekedési politika célkitűzéseéhez.

A tagállamok legkésőbb 2010. december 10-ig eljuttatják a Bizottságnak a jelentéshez szükséges információkat.

A Bizottság a vonatkozó költségek valamennyi összetevőjének – ideértve a környezetvédelmet, a zajártalmat, a közlekedési torlódásokat és az egészséget – vizsgálatát követően, de legkésőbb 2008. június 10-ig előterjeszt egy általánosan alkalmazható, átlátható és érthető modellt valamennyi külső költségre vonatkozóan, amely a jövőbeli infrastrukturális díjak kiszámításának alapjául szolgál. Ezt a modellt valamennyi közlekedési mód külső költségeinek internalizálására vonatkozó hatásvizsgálattal egészíti ki, amely egyúttal stratégiát tartalmaz a modell valamennyi közlekedési módra történő fokozatos alkalmazásáról.

Amennyiben szükséges, a Bizottság a jelentéshez és a modellhez az Európai Parlament és a Tanács részére előterjesztett, ezen irányelv további felülvizgálatára vonatkozó javaslatokat is fűz.

▼ B*12. cikk*

- (1) A tagállamok 2000. július 1-jéig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükség-

**▼B**

gesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el. A Bizottság tájékoztatja erről a többi tagállamot.

*13. cikk*

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetése napján lép hatályba.

*14. cikk*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.



## 0. MELLÉKLET

## KIBOCSÁTÁSI HATÁRÉRTÉKEK

## 1. „EURO 0” jármű

A szén-monoxid (CO) tömege g/kWh	A szénhidrogének (HC) tömege, g/kWh	A nitrogén-oxidok (NOx) tömege g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. „EURO I”/„EURO II” járművek

	A szén-monoxid (CO) tömege g/kWh	A szénhidrogének (HC) tömege g/kWh	A nitrogén-oxidok (NOx) tömege g/kWh	A részecskék (PT) tömege g/kWh
„EURO I” jármű	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
„EURO II” jármű	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> A 85 kW vagy kisebb teljesítményű motorok esetében a részecskékibocsátási határértékre 1,7-es egyúthatót kell alkalmazni.

## 3. „EURO III”/„EURO IV”/„EURO V”/„EEV” járművek

A szén-monoxid, az összes szénhidrogén, a nitrogén-oxidok és a részecskék ESC-vizsgálattal meghatározott fajlagos tömege, illetve az ERL-vizsgálattal meghatározott kipufogógáz-áttetszőség nem haladhatja meg a következő értékeket <sup>(1)</sup>:

	A szén-monoxid (CO) tömege g/kWh	A szénhidrogének (HC) tömege, g/kWh	A nitrogén-oxidok (NOx) tömege g/kWh	A részecskék (PM) tömege g/kWh	Kipufogógáz m <sup>-1</sup>
„EURO III” jármű	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
„EURO IV” jármű	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
„EURO V” jármű	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
„EEV” jármű	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> A vizsgálati ciklus meghatározott fordulatszámán és nyomatékkel elvégzett vizsgálati programpontok sora, amelyeket a motor állandósult üzemi állapotában (ESC-vizsgálat) vagy átmeneti üzemi állapotában (ETC, ELR-vizsgálat) hajtanak végre.

<sup>(2)</sup> Olyan motorok esetében, amelyeknél egy henger űrtartalma 0,7 dm<sup>3</sup>-nél kevesebb, és amelyek névleges fordulatszáma 3 000 min<sup>-1</sup>-nél nagyobb: 0,13.

## 4. A 88/77/EGK irányelvben és az azt követő módosításokban meghatározott további jármű-kibocsátási kategóriák megfontolás tárgyát képezhetik.



## I. MELLÉKLET

## A GÉPJÁRMŰVEKRE ALKALMAZANDÓ MINIMÁLIS ADÓTÉTELEK

## Gépjárművek

Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonnában)		Minimális adótétel (euró/év)	
Legalább	Kevesebb mint	Légrugós vagy azzal egyenértékű tengelyelfüggesztés <sup>(1)</sup>	Egyéb tengelyelfüggesztési rendszerek
<b>Kéttengelyes</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>Háromtengelyes</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>Négytengelyes</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>(1)</sup> A Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.) II. mellékletének meghatározásával összhangban egyértékűként elismert felfüggesztés.

## JÁRMŰSZERELVÉLNYEK (CSUKLÓS JÁRMŰVEK ÉS KÖZÚTI VONTATÓK)

Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonnában)		Minimális adótétel (euró/év)	
Legalább	Kevesebb mint	Légrugós vagy azzal egyenértékű felfüggesztés <sup>(1)</sup>	Egyéb tengelyelfüggesztési rendszerek
<b>2 + 1 tengelyes</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

## ▼B

Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össz-tömeg (tonnában)		Minimális adótétel (euró/év)	
Legalább	Kevesebb mint	Légrugós vagy azzal egyenértékű felfüg-gesztés <sup>(1)</sup>	Egyéb tengelyfelfüggesz-tési rendszerek
23	25	97	175
25	28	175	307
<b>2 + 2 tengelyes</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 tengelyes</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 tengelyes</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 tengelyes</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>(1)</sup> A Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össz-tömegének megá-lapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.) II. mellék-letének meghatározásával összhangban egyértékűként elismert felfüggesztés.

**▼B***II. MELLÉKLET***A 7. CIKK (7) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT MAXIMÁLIS HASZNÁLATI DÍJAK, ÜGYINTÉZÉSI KÖLTSÉGEKKEL EGYÜTT, EURÓBAN****Éves használati díj****▼M1**

	Legfeljebb három tengelyes	Legalább négy tengelyes
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV és kevésbé szennyező	797	1 329

**▼B****Havi és heti használati díj**

A maximális havi és heti használati díj az infrastruktúra használati időtartamával arányos.

**Napi használati díj****▼M1**

A napi használati díj összege az összes járműosztályra egységesen 11 EUR.

▼ **M1***III. MELLÉKLET***A KÖLTSÉGEK FELOSZTÁSÁNAK ÉS AZ ►C2 ÚTHASZNÁLATI DÍJAK ◀ SZÁMÍTÁSÁNAK ALAPELVEI**

Ez a melléklet előírja a súlyozott átlagos ►C2 úthasználati díjtételek ◀ számításának – a 7. cikk (9) bekezdését tükröző – alapelveit. Az ►C2 úthasználati díjaknak ◀ a költségekhez való igazítására vonatkozó kötelezettség nem érinti a tagállamok azzal kapcsolatos szabadságát, hogy a 7a. cikk (1) bekezdésével összhangban ne válasszák költségeiknek az ►C2 úthasználati díjakban ◀ történő teljes megtérülését, illetve az azzal kapcsolatos szabadságukat, hogy a 7. cikk (10) bekezdésével összhangban az egyedi díjak összegét az átlagtól eltérően állapítsák meg <sup>(1)</sup>.

Ezeket az elveket a közösségi jog alapján fennálló egyéb kötelezettségekkel teljes összhangban kell alkalmazni, különös tekintettel a koncessziós szerződéseknek a 2004/18/EK irányelvnek megfelelően történő odaítélésére és a közbeszerzés területén hozott egyéb közösségi jogi aktusokra.

Amennyiben egy tagállam egy vagy több harmadik féllel – infrastruktúrája egy részének megépítésére vagy üzemeltetésére irányuló koncessziós szerződés létrehozása céljából – tárgyalásokat folytat, vagy ugyanilyen céllal a nemzeti jogszabályain alapuló hasonló megállapodás vagy egy tagállam kormánya által megkötött megállapodás részese, az ezen elveknek való megfelelést a tárgyalások eredménye alapján ítélik meg.

**1. A hálózat és az érintett járművek körének meghatározása**

- Amennyiben nem kell egységes ►C2 úthasználati díjrendszert ◀ alkalmazni a teljes transeurópai közúthálózaton, a tagállamoknak pontosan meg kell határozniuk, hogy a hálózat mely szakaszán vagy szakaszain kell ►C2 úthasználati díjrendszert ◀ alkalmazni, valamint azt, hogy milyen rendszer alapján állapítják meg az ►C2 úthasználati díj ◀ összegének szempontjából érvényes jármű-kategóriákat. A tagállamoknak azt is meg kell határozniuk, hogy az ►C2 úthasználati díjrendszerük ◀ által érintett járművek körét kiterjesztik-e a 12 tonnás súlyhatár alá.
- Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy a hálózat különböző szakaszain a költségek megtérülésére különböző politikát alkalmaz (amint ezt a 7a. cikk (1) bekezdése lehetővé teszi), a hálózat minden egyes, egyértelműen meghatározott szakaszára vonatkozóan külön költségkalkulációt kell végezni. A tagállam dönthet úgy, hogy hálózatát több egyértelműen meghatározott szakaszra osztja, hogy minden egyes szakaszra külön koncessziós megállapodást vagy hasonló megállapodást kössön.

**2. Infrastruktúra-költségek****2.1 Beruházási költségek**

- A beruházási költségek tartalmazzák az építési költségeket (beleértve a finanszírozási költségeket is) és az infrastruktúra fejlesztésének költségeit, valamint adott esetben a befektetett tőke hozamát vagy haszonkulcsot. Ide értendők a földvásárlás, tervezés és műszaki tervezés költségei, az építési szerződések és a projektgazdálkodás felügyeletének költségei, a régészeti feltárások és talajkutatások költségei, valamint egyéb járulékos költségek is.
- Az építési költségek megtérülése szempontjából vagy az infrastruktúra tervezett élettartamát vagy egyéb hasonló (legalább 20 éves) amortizációs időtartamot kell alapul venni, amely a koncessziós szerződés vagy egyéb megállapodás révén történő finanszírozás céljára megfelelőnek tekinthető. Az amortizáció időtartama a koncessziós szerződések megkötésére irányuló tárgyalások fő alkutényezője lehet, különösen akkor, ha

<sup>(1)</sup> Ezek a rendelkezések, valamint a költség-megtérülés időbeli ütemezése rugalmas megválasztásának lehetősége (lásd a 2.1. pont harmadik francia bekezdését), megfelelő mozgásteret biztosítanak olyan ►C2 úthasználati díjak ◀ megállapításához, amelyek a felhasználók számára elfogadhatók, és a tagállamok konkrét közlekedéspolitikai céljaival összhangban vannak.

▼ **M1**

az érintett tagállam a szerződés részeként meg kívánja határozni az alkalmazható súlyozott átlagos ► **C2** úthasználati díjtétel ◀ felső összeghatárát.

- A beruházási költségek számításának sérelme nélkül a költségek megtérülése
  - egyenletesen elosztható az amortizáció időtartamára vagy súlyozottan alkalmazható a kezdeti, közép- és utolsó időszakban, feltéve, hogy a súlyozást átlátható módszerrel végzik,
  - az ► **C2** úthasználati díjak ◀ indexálását teheti lehetővé az amortizáció időtartamán belül.
- A bekerülési költségek számításánál a kifizetett összegeket kell alapul venni. A később felmerülő várható költségek tekintetében megbízható költség-előrejelzést kell alkalmazni.
- A kormányzati befektetések finanszírozott kölcsönnek tekinthetők. A bekerülési költségekre alkalmazandó kamatként az adott időszakban a kormányzati hitelfelvételekre érvényes kamatot kell figyelembe venni.
- A költségek nehéz tehergépjárművekre eső arányát objektív és átlátható módon kell megállapítani, figyelembe véve a hálózaton várható nehéz-tehergépjármű-forgalom arányát és a járulékos költségeket. Ebből a célból a nehéz tehergépjárművek által megtett járműkilométereket objektíven igazolható, például az ezen melléklet 4. pontjában meghatározottak szerinti „ekvivalenciafaktorok” alkalmazásával ki lehet igazítani. <sup>(1)</sup>
- A várható tőkehozamra vagy haszonkulcsra képzett céltartalék a piaci feltételeknek megfelelően indokolt nagyságú legyen; összege abból a célból változó lehet, hogy a szerződést elnyert harmadik felet a szolgáltatás minőségi követelményeinek teljesítésére ösztönözze. A tőkehozam olyan gazdasági mutatók használatával értékelhető, mint például a belső megtérülési ráta (IRR) vagy a tőke súlyozott átlagköltsége (WACC).

## 2.2 Éves karbantartási költségek és a strukturális javítások költségei

- Ezek a költségek tartalmazzák egyrészt a hálózatfenntartás éves költségeit, másrészt a hálózat üzemelési alkalmassági szintjének hosszú távú fenntartása céljából végzett javítási, megerősítési és útfelszínjavító munkálatokhoz kapcsolódó időszakos költségeket.
- Ezen költségeket a nehéz tehergépjárművek és az egyéb forgalom között a járműkilométerek tényleges és előre jelzett megoszlása alapján kell megosztani, és objektíven igazolható, például a 4. pontban meghatározottak szerinti ekvivalenciafaktorok alkalmazásával ki lehet igazítani.

## 3. Üzemeltetési, kezelési és díjbeszedési költségek

Ezen költségek magukban foglalják az infrastruktúra üzemeltetőjénél felmerült összes olyan költséget, amely a 2. szakaszban nem szerepel, és amely az infrastruktúra és az ► **C2** úthasználati díjrendszer ◀ alkalmazásához, üzemeltetéséhez és kezeléséhez kapcsolódik. Ezek közé különösen az alábbiak tartoznak:

- a díjfizető kapuk és egyéb fizetőrendszerek építésének, kialakításának és karbantartásának költségei,
- a díjbeszedő rendszer üzemeltetésének, igazgatásának és végrehajtásának napi költségei,

<sup>(1)</sup> Az ekvivalenciafaktorok alkalmazása során a tagállamok az elvégzett útépítést időszakos alapon vagy a hosszú élettartam szemlélet felhasználásával vehetik figyelembe.



▼ **M1**

- a koncessziós szerződésekhez kapcsolódó igazgatási díjak és illetékek,
- az infrastruktúra üzemeltetéséhez kapcsolódó kezelési, igazgatási és szolgáltatási költségek.

A költségek tartalmazhatnak az átruházott kockázat mértékét tükröző tőkehozamot vagy haszonkulcsot.

Ezeket a költségeket méltányos és átlátható módon kell megosztani az ► **C2** úthasználati díjrendszer ◀ által érintett valamennyi járműosztály között.

#### 4. Az áruforgalomból való részesedés, ekvivalenciafaktorok és korrekciós mechanizmus

- Az ► **C2** úthasználati díjakat ◀ a nehéz tehergépjárművek járműkilométerekből való tényleges vagy előre jelzett részesedése alapján kell számítani, amely igény esetén – a tehergépjárművek használatából eredő magasabb infrastruktúra-építési és -javítási költségek számításba vételére szolgáló – ekvivalenciafaktorok alkalmazásával kiigazítható.
- A következő táblázat indikatív ekvivalenciafaktorokat tartalmaz. Amennyiben egy tagállam a táblázatban megadottaktól eltérő arányú ekvivalenciafaktorokat alkalmaz, azokat objektíven igazolható kritériumokra kell alapozni, és nyilvánosságra kell hozni.

Járműosztály <sup>(1)</sup>	Ekvivalenciafaktorok		
	Strukturális javítás <sup>(2)</sup>	Beruházások	Éves karbantartás
3,5 t és 7,5 t között, 0. osztály	1	1	1
> 7,5 t, I. osztály	1,96	1	1
> 7,5 t, II. osztály	3,47	1	1
> 7,5 t, III. osztály	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> A járműosztály meghatározását lásd a IV. mellékletben.

<sup>(2)</sup> Az egyes járműosztályok 5,5; 6,5; 7,5 és 8,5 tonnás tengelyterhelésnek felelnek meg.

- Az előre jelzett forgalmi szintek alapján meghatározott ► **C2** úthasználati díjrendszerekben ◀ olyan korrekciós mechanizmust kell biztosítani, amellyel – az előrejelzési hibákból eredő alacsony vagy túlzott költségvisszatérülés kiküszöbölésére – az ► **C2** úthasználati díjakat ◀ időszakosan kiigazítják.



## IV. MELLÉKLET

## INDIKATÍV JÁRMŰOSZTÁLY-MEGHATÁROZÁS

A járműosztályokat az alábbi táblázat határozza meg.

A járművek 0., I., II. és III. jelzésű alkategóriákba oszthatók emelkedő sorrendben aszerint, hogy az útfelszín milyen mértékű károsodást okozzák (tehát a III. osztály a közúti infrastruktúrában legnagyobb károsodást okozó járművek kategóriája). Az okozott károsodás a tengelyterhelés növekedésével exponenciálisan nő.

A 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget el nem érő minden gépjármű és járműszerelvény a 0. károsodási osztályba tartozik.

## Gépjárművek

Légrugós vagy azzal egyenértékű tengelyfelfüggesztés <sup>(1)</sup>		Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek		Károsodási osztály	
Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)			
Legalább	Kevesebb, mint	Legalább	Kevesebb, mint		
<b>Kéttengelyes</b>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<b>Háromtengelyes</b>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<b>Négytengelyes</b>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

<sup>(1)</sup> A legutóbb a 2002/7/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 67., 2002.3.9., 47. o.) módosított, a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.) II. mellékletének meghatározásával összhangban egyenértékűként elismert felfüggesztés.

▼ **M1****Járműszerelvények (csuklós járművek és közúti vontatók)**

Légrugós vagy azzal egyenértékű tengelyfelfüggesztés		Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek		Károsodási osztály
Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		
Legalább	Kevesebb, mint	Legalább	Kevesebb, mint	
<b>2 +1 tengelyes</b>				
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	
<b>2 +2 tengelyes</b>				
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	
36	38			III
<b>2 + 3 tengelyes</b>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<b>3 +2 tengelyes</b>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<b>3 + 3 tengelyes</b>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
		40	44	
40	44	40	44	