

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 8.7.2008
COM(2008) 436 végleges

2008/0147 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló
1999/62/EK irányelv módosításáról**

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. A javaslat indokai és célkitűzései

Az Európai Parlament és a Tanács 2006-ban felkérte a Bizottságot, hogy jelentés formájában vázoljon fel egy olyan, a közlekedés külső költségeinek (mint például a környezetszennyezés és a forgalmi torlódások költségeinek) kiszámítására alkalmas, általánosan használható, átlátható és közérthető modellt, amely alapul szolgálhatna az infrastruktúra-használatért szedhető díjak mértékének kiszámításához. A Bizottság arra is felkérést kapott, hogy javasoljon stratégiát a modell valamennyi közlekedési módban való fokozatos bevezetésére, és e stratégia kíséretében szükség szerint terjesszen elő javaslatot a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv átdolgozására.¹

Az Európai Parlament nemrégiben, a fenntartható európai közlekedéspolitikáról 2008. március 11-én elfogadott állásfoglalásában sürgette a Bizottságot, hogy mielőbb tegyen le az asztalra egy ilyen modellt, továbbá terjesszen elő egyrészt egy stratégiát a modell valamennyi közlekedési módban való bevezetésére, másrészt jogalkotási javaslatokat, kezdve az irányelv átdolgozásával.

A modellt és a stratégiát tartalmazó közleményt a Bizottság e javaslat kíséretében tárja a Parlament és a Tanács elé (l. COM(2008) 435). A cél a közlekedési díjak mértékének helyes megállapítása, tehát az, hogy ezek a díjak jobban tükrözzék a közúti járművek, a vonatok, a repülőgépek vagy a hajók tényleges használatából eredő környezetszennyezés, forgalmi torlódások és éghajlat-változási hatások költségeit.

A cél valamennyi közlekedési módban fellépést igényel, éspedig a fokozatosság elvének alkalmazásával; az egyes közlekedési módok közül azonban – figyelembe véve a teljes közlekedési rendszerre, illetőleg a forgalom nagyságára és a kibocsátásokra gyakorolt hatásait – kiemelkedik a közúti közlekedés. Ebben a közlekedési módban nagyobb mértékben indokolt olyan díjrendszereket alkalmazni, amelyek a megtett távolságtól, valamint az úthasználat helyétől és időpontjától függő, a járművek által okozott külső költségekkel arányos, differenciált úthasználati díjakat tartalmaznak.

A mellékelt javaslat e tágabb stratégia megvalósításához kíván hozzájárulni. A javaslat olyan, differenciált díjrendszerek alkalmazására kívánja bátorítani a tagállamokat, amelyek elősegítik a közúti teherforgalom hatékonyabbá és környezetkímélőbbé válását. Ennek eszköze az 1999/62/EK irányelv olyan értelmű módosítása, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy az úthasználati díj mértékét a közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés és a forgalmi torlódások költségeinek figyelembevételével, a belső piac elveivel összhangban határozhassák meg és differenciálhassák.

¹ A módosított 1999/62/EK irányelv 11. cikke.

Ez a díjrendszer tisztább járművek használatára, kevésbé zsúfolt útvonalak választására, a járművek kihasználtságának optimalizálására, végső soron pedig az infrastruktúra hatékonyabb kihasználására fogja ösztönözni a járművek üzemeltetőit.

1.2. Általános háttér

A közlekedés létfontosságú szerepet tölt be a gazdaságban és a társadalomban. Ugyanakkor nagymértékben kőolajfüggő, és számos költséggel terheli a társadalmat: a levegőszennyezés, a zajártalom, illetőleg a balesetek egészségügyi kiadásokat generálnak és termelés kiesést okoznak, a forgalmi torlódások miatt idő és tüzelőanyag megy veszendőbe, miközben – például az éghajlatváltozáson keresztül – tágabb értelemben is károsodik környezetünk.

Ezeket a külső költségeket jelenleg a társadalom fennmaradó része viseli vagy a rendőri szervek működéséért, az útfenntartásért és a kórházi kezelésért fizetett adók formájában, vagy a zajártalomnak, a környezetszennyezésnek és a baleseteknek az emberek egészségére és életminőségére gyakorolt hatásain keresztül.

E káros hatások durván 90%-át a közúti közlekedésnek, negyedüket a közúti teherforgalomnak szokás tulajdonítani. Mivel a közúti teherforgalom, különösen pedig a nemzetközi közúti teherforgalom volumene folyamatosan nő (az előrejelzések szerint 2000 és 2020 között várhatóan meg fog duplázódni), ezek a társadalmi költségek minden bizonnyal tovább fognak emelkedni.

Amint arra az európai közlekedéspolitika 2006. évi felülvizsgálata rámutatott, az európai logisztikai láncok optimalizálása, az egyes közlekedési módok környezetkímélőbbé és hatékonyabbá tétele, végső soron pedig a közlekedés fenntarthatóságának növelése azt igényli, hogy az EU és a tagállamok több különböző szakpolitika eszköztárát is latba vessék. Ennek az eszközrendszernek nem szabad kizárólag a közlekedés kínálati oldalára összpontosítania, az árakra is hatást kell gyakorolnia, ami minden piacgazdaságban hatékony módja a közlekedés iránti kereslet kedvező irányú befolyásolásának és a hatékonyabb infrastruktúra-használat elősegítésének.

A közúti teherforgalomra az egyes tagállamokban alkalmazott díjrendszerek igen változatos képet mutatnak. Egyes tagállamok az adóztatás különböző módozataira hagyatkoznak (tüzelőanyag-adók, gépjárműadók). Másutt tarkább a kép, az adókat úthasználati díjak egészítik ki, amelyek az infrastruktúra költségeit kívánják ellentételeztetni az autópályák igénybevevőivel. Az úthasználóktól szedett díjak lehetnek időalapúak (pl. az ún. euromatrica²), ezek gyakran átmeneti jellegűek; vagy lehetnek távolságfüggők (az irányelv értelmében vett úthasználati díj), ekkor vagy egyes útszakaszok, vagy a teljes elsőrendű hálózat használatáért kell őket fizetni.

A tagállamok által jelenleg alkalmazott díjak a legtöbb esetben nem a megfelelő jelzést adják az úthasználóknak. Valamennyiüket egyformán kezelik, függetlenül attól, hogy milyen mértékben okoznak forgalmi torlódásokat vagy környezetszennyezést. Ezek a díjrendszerek nem ösztönöznek hatékonyan a tisztább járművek használatára, sem az útvonal-választási és a közlekedési szokások

² Olyan matrica, amely több tagállam megállapodása alapján valamennyi érintett ország hálózatának igénybevitelére jogosít – innen az „euromatrica” elnevezés.

újragondolására. Előfordul, hogy a tehergépjárművek üzemeltetőinek fizetniük kell egy-egy lakott területet keresztező autópálya-szakasz igénybevételéért, gyakran azonban egyáltalán nem kell fizetniük azért, ha sűrűn lakott területen haladnak át, pedig ilyenkor a környezetszennyezés és a forgalmi torlódások költségei jellemzően akár ötször akkora is lehetnek.

Az éghajlatváltozás kivételével a külső költségek zömét annak a területnek a lakossága, helyi önkormányzata vagy állami szervei viselik, ahol a közlekedés megvalósul, nem pedig azé, ahol a járművet nyilvántartásba vették vagy ahol megtankolják. Ezek a költségek a megtett távolság, a jármű környezetvédelmi jellemzői (például az „Euro” kibocsátási szabványok szerinti besorolása), illetőleg az időpont (csúcsidőszakról van-e szó) és a hely (sűrűn lakott-e a terület) függvényében változnak. Különösen így van ez a levegőszennyezés, a zaj és a forgalmi torlódások vonatkozásában.

Ezek a költségek legmértányosabb és leghatékonyabb módon úthasználati díj révén háríthatók át az úthasználókra. Ez elsősorban azért van így, mert az úthasználati díj mértéke differenciálható a környezetszennyezést és a forgalmi torlódásokat meghatározó legfontosabb tényezők függvényében. A tüzelőanyagokra kivetett adóknál azért előnyösebb, mert függővé tehető a járművek környezetvédelmi besorolásától; a gépjárműadónál és az időalapú útdíjknál (matricás rendszereknél) pedig azért, mert mértéke a használat gyakoriságától, helyétől és időpontjától is függhet. Látható tehát, hogy az úthasználati díj összege hozzáigazítható a jármű által ténylegesen okozott terheléshez, azaz azokhoz a külső költségekhez, amelyeket az úthasználó ténylegesen előidéz.

A Bizottság által elvégzett hatásvizsgálat arra enged következtetni, hogy a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom költségeit, valamint az előidézett forgalmi torlódások révén a többi járműnek okozott költségeket figyelembe vevő úthasználati díj már viszonylag egyszerű differenciálás esetén is jelentős jóléti előnyöket hozhat: időmegtakarítást, a környezetszennyezés mérséklődését, a közlekedésbiztonság javulását, valamint az infrastruktúra és általában a közlekedési rendszer optimálisabb kihasználását eredményezheti. Mivel a forgalmi torlódások csökkenésével kevesebb tüzelőanyag fogy, a közúti közlekedésből származó CO₂-kibocsátás is mérséklődik. Ezért ezek a fajta díjrendszerek az éghajlat-változásra vonatkozó stratégia szempontjából is üdvösek lennének. Hangsúlyozni kell, hogy a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés alapján tagállami szinten kivetett úthasználati díj közvetlen összefüggésben van az infrastruktúra-használattal. Elsőrendű célja a közlekedési rendszer optimalizálása, a közlekedés fenntarthatóságának megerősítése. Az úthasználati díjat a tagállamnak, az infrastruktúra rendelkezésre bocsátójának és a helyi lakosságnak fizetik azokért a költségekért, amelyeket ez utóbbiak viselnek. A díj befizetése az infrastruktúra igénybevételére, valamint a szűkös kapacitás és erőforrások elfogyasztására jogosít. A mellékelt javaslat értelmében a díjból származó bevételeket a közlekedési alternatívák (tisztább járművek, új infrastruktúra) fejlesztésére kell fordítani. Mivel az úthasználati díjat minden úthasználó köteles befizetni, függetlenül a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállamtól (itt kell fizetni a gépjárműadót) és attól a tagállamtól, ahol a járművet megtankolják (itt kell fizetni a tüzelőanyagra kivetett adót), nem kell számolni a különböző tagállamok fuvarozói közötti verseny torzításának kockázatával.

Ami az éghajlatváltozást illeti, a gépjárművek hatása globális jellegű. Nem függ sem a jármű használatának helyétől, sem idejétől, csupán egyetlen dologtól: a felhasznált tüzelőanyag mennyiségétől. Ezért az általános vélekedés szerint e költség internalizálására egyszerű és hatékony eszköz a tüzelőanyagra kivetett adó, függetlenül attól, hogy az Európai Unió milyen egyéb lépéseket tesz a CO₂-kibocsátás mérséklése terén tett vállalásainak teljesítése érdekében. Ebben az összefüggésben a Bizottság az Európai Közösséget létrehozó szerződés 93. cikke alapján már javasolta a gépjárművek tüzelőanyagaira kivetett adók jobb összehangolását, aminek részben a kereskedelmi dízel-tüzelőanyagok közösségi szintű minimális adómértékének megemlése lehet eszköze.³ A Bizottság tervei között szerepel, hogy az éghajlatváltozással és az energiapolitikával kapcsolatos európai uniós célok tükrében ismételten felülvizsgálja az energiatermékek adóztatását szabályozó keretirányelvet. Ha azonban 2013 végéig nem sikerül kielégítő eredményeket elérni, a Bizottság a nehéz gépjárművekre kivetett díjakról szóló irányelv újabb felülvizsgálatát is fontolóra fogja venni annak érdekében, hogy a tagállamoknak a CO₂-kibocsátást is lehetőségük legyen figyelembe venni az úthasználati díjban.

Végezetül megemlítendő, hogy a társadalmi költségek egy jelentős része a közúti baleseteknek tudható be. A Bizottság 2003-ban javasolta, hogy a tagállamok az úthasználati díj mértékének kiszámítása során figyelembe vehessék a balesetek költségeit. Ezt a rendelkezést azonban a Parlament és a Tanács elutasította.⁴ A balesetek kockázata nemcsak a megtett távolságtól függ, hanem olyan összetett tényezőktől is, mint a gyorsajtás, az alkoholos befolyásoltság alatt történő vezetés vagy a biztonsági öv használatának mellőzése, ezért ezzel összefüggésben a megfelelő biztosítási díjtételek alkalmazása hatékonyabb eszközt jelenthet. Ezt a kérdést a Bizottság a közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program felülvizsgálata kapcsán – a tervek szerint legkésőbb 2010-ig – tovább fogja elemezni.

1.3. A hatályos irányelv

Az 1999/62/EK irányelv elismeri a „használó fizet” elv létjogosultságát, és lehetővé teszi, hogy a tagállamok az infrastruktúra építése, fenntartása és üzemeltetése során felmerülő költségeik ellentételezésére távolságalapú díjtételeket (úthasználati díjat) alkalmazzanak. Az irányelv – meghatározott értékhatáron belül – időalapú díjak alkalmazását is lehetővé teszi.

Az úthasználati díj mértéke függővé tehető a jármű környezetvédelmi besorolásától vagy a forgalmi torlódások mértékétől, ennek azonban az a feltétele, hogy a díjrendszer – kétéves alapon – kövesse a bevételsemlegesség elvét. Ezzel a lehetőséggel azonban Németország és Csehország kivételével nemigen éltek a tagállamok. Ennek részben az az oka, hogy az infrastruktúra-üzemeltetőknek bonyolult eljárásokat kell követniük annak érdekében, hogy díjrendszerüket a bevétel állandó szinten tartásával a kereslet visszajelzéseikhez igazítsák.

³ Javaslat tanácsi irányelv elfogadására a 2003/96/EK irányelvnek a kereskedelmi célú üzemanyagként használt gázolaj adóztatása tekintetében történő módosításáról, COM(2007) 52 végleges.

⁴ Javaslat irányelv elfogadására az 1999/62/EK irányelv módosításáról, COM(2003) 448 végleges.

A 2006/38/EK irányelv az irányelvet 2006-ban olyan új rendelkezések bevezetésével módosította, amelyek az áthárítható infrastruktúra-költségek kiszámítását szabályozzák. A módosítás értelmében az úthasználati díj hegyvidéki területen legfeljebb 25%-os felárat tartalmazhat, amelyet alternatív infrastruktúra fejlesztésére irányuló, a Parlament és a Tanács által a transzeurópai hálózat kiemelt projektjének minősített beruházások társfinanszírozására kell fordítani. Ilyen felárat jelenleg a Brenner-autópályán (Ausztria), a Berlin–Palermo kiemelt tengely részeként a Brenner-hágónál építendő vasúti alagút társfinanszírozása érdekében alkalmaznak. A módosítás nyomán az irányelv kiegészült egy olyan további rendelkezéssel, amelynek értelmében a díjak mértéke a környezetszennyezés és a forgalmi torlódások elleni küzdelem érdekében differenciálható, ezzel kapcsolatban azonban bizonytalan jogi helyzet állt elő, mert nem egyértelmű, hogy a differenciálás mikor és hol alkalmazható. Emiatt a tagállamok nem szívesen élnek ezzel a lehetőséggel.

Ezek a rendelkezések a helyes irányba mutatnak, jobb jelzést adnak az úthasználóknak. Még mindig nem teszik azonban lehetővé, hogy a tagállamok optimális díjrendszert alakítsanak ki. Az irányelv az úthasználati díjból befolyó bevételeket szigorúan az infrastruktúra költségeinek ellentételezéséhez szükséges mértékre korlátozza, még azokon a területeken is, ahol a közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés és a forgalmi torlódások költségei meghaladják a díjakból ellentételezhető építési költségeket. Nem ösztönöz tehát hatékonyan a differenciálásra, arra, hogy a díjtételek a költségeket meghatározó legfontosabb tényezőkhöz (időszak, hely, járműtípus) legyenek igazíthatók. További probléma, hogy az irányelv jelenleg csak a transzeurópai hálózatra alkalmazható, így előfordulhat, hogy a legfontosabb folyosók és a nemzetközi közlekedés által igénybe vett más főútvonalak eltérő, egymáshoz nem igazodó díjrendszer hatálya alá tartoznak.

1.4. A hatékonyabb és környezettudatosabb díjrendszerek feltételeinek megteremtése

A mostani úthasználati díjak nem bizonyultak eléggé hatékonyak a közúti teherforgalom külső költségeinek internalizálásában. Az úthasználati díjat hatékonyabbá lehetne tenni, ezt azonban a hatályos irányelv egyelőre akadályozza.

A Bizottság régóta szorgalmazza a külső költségekhez igazodó, differenciált infrastruktúradíjak bevezetését. Már 1996-ban jogalkotási javaslatot⁵ terjesztett elő arról, hogy a tagállamoknak lehetőséget kellene adni arra, hogy a nehéz gépjárművekre kivetett úthasználati díjban külső költségeket is figyelembe vegyenek. A tagállamok akkor úgy ítélték meg, hogy ez a lépés elhamarkodott volna, mert akkoriban még túlságosan sok volt a bizonytalanság a külső költségek meghatározása körül, és a szükséges díjszedő rendszerek sem voltak kellően kiérlelve.

Ezek a megfontolások ma már nem érvényesek.

Már vannak módszereink arra, hogy a járművek által okozott környezetszennyezés, zajártalom és forgalmi torlódások külső költségét pénzben kifejezzük. Több ilyen

⁵ Javaslat tanácsi irányelv elfogadására a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról, COM(1996) 331 végleges.

módszert valójában már csaknem valamennyi tagállam használ az infrastruktúra-fejlesztési projektek költség-haszon elemzése során. A Bizottság által az Európai Parlament kezdeményezését követően felállított modell (l. COM(2008) ...) megbízható módszereket és több fajlagos értéket tartalmaz a közutak használóira kivetett díjak kiszámításához.

A díjszedési technológiák területén több tagállamban is helyeztek már üzembe olyan elektronikus rendszereket, amelyek megbízható és költséghatékony módon automatikus fizetési tranzakciókat bonyolítanak és elvégzik a járművek helymeghatározását. Néhány további tagállam bejelentette, hogy legfontosabb közútjain 2011-ig ki kíván építeni hasonló rendszert. A 2004/52/EK irányelv már most biztosítja a felhasználók számára e rendszerek teljes műszaki és szerződéses átjárhatóságát. Ezeknek a rendszereknek más előnyei is vannak: nem tesznek szükségessé sorban állást, sem olyan egyéb kellemetlenségeket nem okoznak, mint a jelenlegi fizetőkapuk, amelyeknél a tehergépjárműveknek sok esetben meg kell állniuk.

A környezettudatosabb és hatékonyabb közúti díjrendszerek kialakításának lehetővé tétele érdekében a Bizottság többlépcsős megoldást javasol. A most előterjesztett javaslat az első lépést tartalmazza: lehetővé teszi, hogy a tagállamok az úthasználati díj mértékét a helyi környezetszennyezés, illetőleg – azokon az útszakaszokon, ahol csúcsidőben a forgalom feltorlódik – a forgalmi torlódások figyelembevétel számítsák ki. Emellett ösztönzőket is tartalmaz egyrészt a díjtételek e differenciálásának alkalmazására, másrészt olyan útdíjszedő rendszerek felállítására, amelyek nem igényelnek fizetőkapukat.

A javasolt keretszabályozás értelmében a tagállamok döntenek el, hogy szednek-e vagy sem külső költségeken alapuló úthasználati díjat. Néhány tagállam kevésbé kihasznált hálózata esetében egyelőre még bizonytalanok az ilyen típusú díjszedő rendszerek költségei és hasznai. Ezekben az esetekben inkább olyan fokozatos eljárást érdemes követni, amely az első időszakban kísérleti rendszerek bevezetésével él, és folyamatos tapasztalatgyűjtésre és tapasztalatcserére ösztönöz, semmint kötelező erejű előírásokkal szabályozni az úthasználóktól beszedendő díjak mértékét. A Bizottság ugyanakkor azt tervezi, hogy ezt a stratégiát 2013-ban felülvizsgálja, és a díjszedési technológiák költségeinek várható további csökkenése tükrében meghatározza, hogy a külső költségek internalizálásának elősegítése érdekében kívánatos-e nagyobb mértékben élni a kötelező előírások lehetőségével. Attól függően, hogy a tüzelőanyagok adóztatása vonatkozásában, az energiatermékek adóztatását szabályozó keretirányelv keretében milyen eredményeket sikerül elérni egy, az éghajlatváltozásra gyakorolt hatásokat figyelembe vevő közös adóelem meghatározásában, e felülvizsgálat során a Bizottság azt is meg fogja fontolni, hogy indokolt-e az úthasználati díjban lehetővé tenni a CO₂-kibocsátás költségeinek figyelembevételét.

Annak érdekében, hogy a külső költségeken alapuló úthasználati díjak alkalmazása a belső piacon belül homogén módon történjen, a mellékelt javaslat az infrastruktúra költségeinek áthárítása tekintetében hasonló szabályokat tartalmaz, mint a hatályos irányelv. Ezek a szabályok kizárják a hazai és a külföldi fuvarozók közötti hátrányos megkülönböztetés minden formáját. Biztosítják, hogy az úthasználati díjak ne akadályozzák aránytalanul a mozgás szabadságát, és a belső határokon ne igényeljenek külön ellenőrzéseket vagy az érintett járművek átvizsgálását. Ennek

érdekében olyan közös díjkivetési elveket és mechanizmusokat határoznak meg, amelyek megakadályozzák, hogy az infrastruktúrát üzemeltető monopóliumok túlzott mértékű díjakat alkalmazzanak. Előírják, hogy az áthárítható költségek meghatározásának közös, átlátható módszer alapján kell történnie. Emellett olyan elektronikus díjszedő rendszerek használatára ösztönöznek, amelyek nem képeznek akadályt a forgalom szabad folyása előtt. Végül pedig úgy rendelkeznek, hogy a díj mértékéről írásos formában tájékoztatni kell a fuvarozót, ami lehetővé teszi, hogy a fuvarozó ezeket a költségeket könnyedén továbbhárítsa a szállítmányozóra.

A fenntartható közlekedés nemcsak jobb árképzési eszközöket tesz szükségessé, hanem kiterjedt kutatási, technológia- és infrastruktúra-fejlesztési beruházásokat is. Különösen sok forrást igényel a közúti környezetszennyezés forrásnál történő csökkentése, a járművek CO₂-kibocsátási és energiahatékonysági jellemzőinek javítása, valamint annak biztosítása, hogy a közlekedni kívánók szélesebb körben válogathassanak reális alternatívák között. A díjrendszer hatékonyabb eszközként fog szolgálni, ha sikerül megfelelő módon kielégíteni ezeket az igényeket. A jelenleg hatályos irányelv értelmében az infrastruktúra használatáért beszedett díjakat a közlekedési ágazatra és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására ajánlott fordítani. A hegyi területeken kivethető felárral kapcsolatban a jogalkotó kifejezetten úgy rendelkezett, hogy ilyen felár az Európai Unióból érkező minden úthasználóra kivethető, de csak akkor, ha a bevételeket egyértelműen a transzeurópai hálózat egy-egy konkrét projektjére, tehát általános közösségi érdekű közlekedési projektekre különítik el. Ugyanezt a gondolatmenetet követve a Bizottság most azt javasolja, hogy az úthasználati díj környezetszennyezésért és forgalmi torlódásokért kivetett részéből származó mindennemű többletbevételt a közlekedés fenntarthatóságának növelésére, tehát közösségi érdekű célra, a tágabb értelemben vett közlekedők hosszú távú előnyére kelljen fordítani.

Végezetül hangsúlyozzuk, hogy a közutak használatáért kivethető díjak rendszerének hatékonyabbá és környezettudatosabbá tétele nem választás kérdése, enélkül sem fenntartható mobilitás, sem belső piac nem létezhet. A közlekedés egyre nagyobb mértékben terheli a környezetet, az idő egyre sürget, és a hatékony díjrendszerek előnyös, a gazdaság számára költségkímélő megoldást jelentenek a közlekedés negatív hatásainak mérséklésére. A nemzetközi közlekedés által okozott környezetszennyezésnek és forgalmi torlódásoknak fokozottabban kitett területeken idővel olyan helyzet is kialakulhat, amelyben a helyi szervek nem látnak más megoldást, mint hogy koordinálatlanul vezessenek be különböző intézkedéseket, például részleges forgalomkorlátozásokat. Ez szétszakítaná a szállítási láncokat, és aránytalan módon akadályozná a mozgás szabadságát.

1.5. Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel

A javasolt irányelv szerepel a Bizottság munkaprogramjában (TREN/2008/073), és része a közlekedés környezetbarátabbá tételéről elfogadni tervezett kezdeményezéscsomagnak. Általános értelemben mind az Európai Unió lisszaboni célkitűzéseinek valóra váltásához, mind a fenntartható fejlődésre vonatkozó stratégia megvalósításához hozzájárul azzal, hogy lehetőséget teremt a közlekedés szűk keresztmetszeteinek jobb kezelésére és a közlekedésből származó kibocsátások megfékezésére, illetőleg azzal, hogy tisztább közlekedési technológiák fejlesztésére ösztönöz.

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELTEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

A nyilvános konzultáció és a hatásvizsgálat mind a valamennyi közlekedési módot átfogó, széles körű stratégiával, mind a mellékelt javaslat tárgykörével foglalkozott.

2007. október 29-től december 31-ig internetes konzultációt tartottunk, 2008. január 31-én pedig személyesen találkoztunk az érdekeltekkel.

A válaszadók támogatták azt az elvet, hogy internalizálni kell a közlekedés külső költségeit, továbbá rámutattak, hogy a közlekedés által keltett kellemetlenségek közül kiemelkedik a levegőszennyezés és a forgalmi torlódások kialakulása, amire a felmerülő gazdasági jellegű eszközök közül az úthasználati díjak differenciálása kínálja a legjobb megoldást. Az éghajlatváltozással kapcsolatban az a vélemény alakult ki, hogy az energiatermékek adóztatása vagy a közlekedésnek a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe való beépítése alkalmasabb eszköz a kérdés kezelésére. A megszólalók általában úgy vélték, hogy az internalizálásból származó bevételeket alternatív közlekedési infrastruktúrára és tisztább technológiákra, illetőleg általában a közlekedés negatív hatásainak mérséklésére lenne kívánatos fordítani.⁶

A hatásvizsgálat áttekintést ad azokról a külső szakmai forrásokról, amelyeket a javaslat kidolgozása során módszertani és modellezési kérdésekben felhasználtunk. A Bizottság maga is tanulmányozta a külső költségek becslése és internalizálása területén korszerűnek számító elméleti megfontolásokat és gyakorlatot.⁷

A hatásvizsgálat megerősítette azt a vélekedést, hogy a „maradjon minden a régiben” forgatókönyv, vagyis az, hogy nem teszünk semmit a hatékony díjrendszerek ösztönzése érdekében, nem vezet fenntartható mobilitáshoz. Az elemzések során bebizonyosodott, hogy a differenciált infrastruktúra-használati díjak hatékonyabban kezelik a közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés és zajártalom, illetőleg a forgalmi torlódások problémáját, mint a közlekedés adóztatásának hagyományos módjai.

Összevetettük egymással a közúti teherforgalomra kötelezően kivetendő, illetőleg választhatóan kivethető díjak rendszerének előnyeit és hátrányait. Azt találtuk, hogy miközben a nagy forgalmú tagállamok egyértelmű és azonnali előnyökhöz jutnának, egyelőre további vizsgálatokat igényel annak megállapítása, hogy a kis forgalmú tagállamokban átháríthatók-e pénzügyileg életképes módon a külső költségek az úthasználókra.

Azt is megvizsgáltuk, hogy a levegőszennyezésért és a zajártalomért kivethető díjakon felül érdemes-e a CO₂-kibocsátásért is külön díjat vagy adót szedni. Arra a következtetésre jutottunk, hogy bár ez a megoldás valóban kínálna további előnyöket, a problémára célszerűbb európai uniós szinten összehangoltabb módon, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának mérséklése összefüggésében megoldást

⁶ A beérkezett vélemények összefoglalása és a személyes találkozóról készült jelentés a következő internetcímen tekinthető meg: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector” („Kézikönyv a közlekedési ágazatban felmerülő külső költségek becsléséhez”): http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

találni vagy a kibocsátáskereskedelmi rendszeren belül, vagy azáltal, hogy az energiatermékek adóztatását szabályozó keretirányelvben egy, a tüzelőanyagokra kivetett közös adóelemet határozzunk meg.

Annak hatásait is megvizsgáltuk, ha a forgalmi torlódásokkal érintett útszakaszokon ezekért a torlódásokért is lenne mód díjat kivetni. Ennek révén nemcsak a torlódások száma csökkenne, hanem jelentősen mérséklődne a környezetszennyezés és a CO₂-kibocsátás is, különösen akkor, ha ilyen díjat a személygépjárművek vezetőinek is fizetniük kellene.

Azt is megállapítottuk, hogy a díjfizetési kötelezettségnek a transzeurópai hálózatról más főútvonalakra való kiterjesztése révén megelőzhető lenne, hogy a forgalom az autópályákról a díjmentes közutakra terelődjön át.

Megvizsgáltuk továbbá annak előnyeit és hátrányait is, ha a külső költségek áthárítása érdekében alkalmazott díjtételből származó bevételt adott célra el kellene különíteni; ennek során egyrésztől gazdasági szempontokat mérlegeltünk, másrésztől azt a megfontolást, hogy ezáltal elő lehetne segíteni a rendszer közlekedők általi jobb megértését és támogatását.

Ha valamennyi tagállam él azzal a lehetőséggel, amelyet a közúti díjak terén a javaslat előírányoz, akkor a hatásvizsgálat szerint jelentősen csökkenni fog a közúti teherforgalomnak tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás és helyi szennyezőanyag-kibocsátás, miközben mérséklődnek a forgalmi torlódások, és csökken a közúti halálesetek száma. A járművek szennyezőanyag-kibocsátási kategóriájától függő díjak felgyorsítják a járműpark megújulását, ami azt eredményezi, hogy útjainkon környezetkímélőbb járművek fognak közlekedni. A forgalmi torlódásokra gyakorolt kedvező hatás következtében várhatóan 8%-kal visszaesik a tehergépjárművek dízeltüzelőanyag-fogyasztása, ennek folytán CO₂-kibocsátása. Ez mind a környezetszennyezés mérséklésére, mind az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló erőfeszítések szempontjából egyértelműen jól jönne. Az intézkedésnek nincs hatása a mobilitás általános szintjére (részletesebben l. a SEC(2008) ... dokumentumban).

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1. A javasolt fellépés összefoglalása

A javasolt irányelv lehetővé teszi, hogy a tagállamok a nehéz gépjárművekre kivetett úthasználati díjba beépítsék a közlekedésből származó levegőszennyezés és a zajártalom költségeit. A csúcsforgalmi időszakok tekintetében az irányelv azt is lehetővé teszi, hogy a tagállamok az előidézett torlódással más járműveknek okozott többletkiadásokat is beépítsék a díjakba. A díj összege a megtett távolságtól és az úthasználat helyétől és idejétől egyaránt függ, ezáltal jobban igazodik a felsorolt külső költségekhez. A beszedett összegeket a tagállamoknak a közlekedés fenntarthatóbbá tételére kell fordítaniuk, olyan projekteket kell belőlük finanszírozniuk, mint például a tisztább és energiahatékonyabb járművek kutatása és fejlesztése, a közúti közlekedés által okozott környezetszennyezés hatásainak mérséklése vagy alternatív infrastruktúra-kapacitás kialakítása az úthasználók számára.

Azoknak a tagállamoknak, amelyek élnek az irányelv adta lehetőséggel, közös díjkivetési elvekhez kell igazodniuk, és a díjrendszerek Bizottságnak való bejelentése terén közös mechanizmusokat kell követniük. A tagállamoknak független hatóságot kell kijelölniük a beszedhető díjak mértékének megállapítására, amelynek közös, könnyen ellenőrizhető, a tudományos haladás tükrében könnyen kiigazítható módszerrel kell történnie. Ez fogja biztosítani, hogy a díjrendszerek átláthatók és az elérni kívánt céllal arányosak legyenek, és ne valósítsanak meg megkülönböztetést a fuvarozó nemzeti hovatartozása alapján.

A díjakat olyan elektronikus rendszerek révén kell beszedni, amelyek nem akadályozzák a forgalom szabad folyását, nem igénylik fizetőkapuk felállítását, és amelyek jelentős többletberuházás nélkül a későbbiekben a hálózat más részeire is kiterjeszthetők. Az irányelv átmeneti időszakot irányoz elő, ezalatt a meglévő, „akadályokat” is tartalmazó rendszerek fenntarthatók. Az úthasználók méltánytalan túlterhelésének megakadályozása érdekében további feltételeknek kell megfelelnie annak a díjfizetési rendszernek, amely egyaránt tartalmaz a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés költségei alapján kivetett, illetőleg az infrastruktúra költségeinek ellentételezésére kivetett díjakat.

A javaslat a jelenleg hatályos irányelv hatályát a transzeurópai hálózaton kívüli közutakra is kiterjeszti, ami segít kiküszöbölni a legfontosabb közlekedési folyosókon és a többi közúton alkalmazott díjrendszerek közötti indokolatlan eltéréseket. Gyakorlati szempontból pontosítja a jelenleg hatályos irányelv azon rendelkezéseit, amelyek az európai uniós szinten kijelölt kiemelt projektek társfinanszírozása érdekében a hegyi területeken kivethető felárat szabályozzák.

A javaslat nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy szabályozási céllal, kifejezetten a beépített területeken előforduló forgalmi torlódások csökkentése vagy a beépített területeken előálló környezeti hatások mérséklése érdekében a belterületi utakon külön díjakat szedjenek.

3.2. Jogalap, a szubszidiaritás és az arányosság elve

A javaslat a Szerződés 71. cikkén alapul, tekintettel arra, hogy a közlekedéspolitika alapvető céljai között a közúti teherszállítás hatékonyabbá és környezetkímélőbbé tétele is szerepel.

A javaslat megfelel a szubszidiaritás és az arányosság elvének. Mivel a közlekedés nagyon fontos a belső piac működése szempontjából, határokon átnyúló dimenziója egyre jelentősebb, külső költségei pedig egyre nagyobbak, minden olyan közúton, amely településeket köt össze, beleértve a transzeurópai hálózatot is, olyan közös díjkivetési elveket kell alkalmazni, amelyek révén a tagállamok úthasználati díj kivetésével a közlekedőkre háríthatják a külső költségeket. Ez a cél csak a hatályos irányelv módosításával érhető el, tehát a tagállami szintű fellépés önmagában nem elegendő.

A javaslat értelmében a tagállamok maguk döntenek el, hogy szednek-e – és ha igen, mely utakon – úthasználati díjat, és ebbe a díjba beépítik-e a helyi környezetterhelés és a forgalmi torlódások költségeit. A tagállamok arról is szabadon döntenek, hogy az ily módon kivetett díjából befolyó összegekből milyen projekteket finanszíroznak, a megkötés csupán annyi, hogy az erre a célra kiválasztott

projekteknek hozzá kell járulniuk a fenntartható mobilitáshoz. A javaslat tehát nem lép túl azon a mértéken, amely céljai eléréséhez feltétlenül szükséges.

A javasolt eszköz irányelv, hiszen a rendelet szükségtelenül korlátozná a tagállamok döntési jogkörét.

A javaslat EGT-vonatkozású, ezért az Európai Gazdasági Térség teljes területére ki kell terjednie.

A javaslat nincs hatással a Közösség költségvetésére.

4. A JAVASLAT RÉSZLETES MAGYARÁZATA

A 2. cikk az úthasználati díj, az infrastruktúradíj, a külsőköltség-díj, a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom költsége, valamint a forgalmi torlódások költsége fogalmának új meghatározásával egészíti ki az irányelvet. A súlyozott átlagos úthasználati díjtétel korábbi fogalommeghatározását a súlyozott átlagos infrastruktúradíj fogalma váltja fel.

A 7. cikk értelmében egyetlen tagállam sem alkalmazhat egyszerre az egész országra kiterjedő (távolságalapú) úthasználati díjat és (időalapú) használati díjat, tehát minden tagállamnak választania kell a két lehetőség közül.

A 7a. cikk meghatározza a napi, a heti, a havi és az éves úthasználati díj (matricaár) egymáshoz viszonyított arányát – ennek a rendelkezésnek az a célja, hogy a díjrendszer ne valósíthasson meg hátrányos megkülönböztetést az alkalmi úthasználókkal, tehát elsősorban a külföldi fuvarozókkal szemben.

A 7b. cikk értelmében a tagállamok kivethetnek olyan úthasználati díjat, amely a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom, illetőleg a forgalmi torlódások költségét tartalmazza, vagy olyant, amelyben az infrastruktúra építési, fenntartási és üzemeltetési költségei jelennek meg, de úgy is dönthetnek, hogy mindkét típusú díjat felszámítják.

A 7c. cikk értelmében a külső költségek miatt felszámított díjat a járműosztály, az úttípus és az időszak szerint differenciálni kell. A díj mértékét független hatóság állapítja meg a IIIa. mellékletben meghatározott módszerrel.

A 7e. cikk azokon az alternatív útvonalakon is lehetővé teszi a felár alkalmazását, amelyekre a forgalom a hegyvidéki területen fekvő, már eleve felárköteles útról áttérrelődhet, továbbá bevezet egy olyan szabályt, amely megakadályozza, hogy egyfelől külső költségek ellentételezése, másfelől felár címén ugyanazt kétszer fizetessék meg a járművezetőkkel.

A 7f. cikk (5) bekezdésében található szabály ugyancsak azt szolgálja, hogy ne lehessen ugyanazt kétszer megfizettetni a járművezetőkkel, ennek érdekében megtiltja az infrastruktúradíj és a külső költségek miatt kivetett díj egyidejű differenciálását.

A 7g. cikk a tagállami bejelentési kötelezettségeket aktualizálja.

A 7h. cikk megtiltja, hogy a külső költségek miatt felszámított díjból bárki kedvezményt kapjon.

A 7i. cikk értelmében a külső költségek miatt kivetett díjat olyan elektronikus díjbeszedő rendszerrel kell beszedni, amely nem akadályozza a forgalom szabad folyását, és amely jelentős út menti többletberuházást igénylő akadályok létrehozása nélkül később más útszakaszokra is kiterjeszhető. A meglévő rendszerek egy átmeneti ideig még fennmaradhatnak. A fuvarozónak olyan okmányt kell átadni, amely ezt a díjat egyértelműen tartalmazza.

A 8c. cikk arról rendelkezik, hogy a Bizottságot is be kell vonni azokba az együttműködésekbe, amelyeket két vagy több tagállam közös úthasználatidíj-rendszer bevezetése érdekében egymással folytat.

A 9. cikk (1a) bekezdése értelmében a tagállamok a beépített területeken található belterületi utakon szabályozási céllal külön díjakat alkalmazhatnak.

A 9. cikk úgy rendelkezik, hogy a külső költségek miatt kivetett díjból származó bevételeket a fenntartható fejlődés ügyét segítő különböző intézkedésekre kell fordítani.

A 9b. és a 9c. cikk felhatalmazza a Bizottságot, hogy a díjszámítás szabályait hozzáigazítsa a tudományos haladáshoz.

A 11. cikk a tagállamok és a Bizottság által teljesítendő jelentéstételi kötelezettségekről rendelkezik. Az irányelv hatályának további kiterjesztéséről legkésőbb 2013. december 31-ig kell jelentést készíteni.

A többi cikk a jelenleg is hatályos rendelkezéseket ismétli, ezek ebben a javaslatban csak a jogi egyértelműség érdekében szerepelnek.

(A fentiekben a cikkszámok a módosított, nem a módosító irányelv cikkeit jelölik.)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló
1999/62/EK irányelv módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,⁸

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére,⁹

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére,¹⁰

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően,

mivel:

- (1) A fenntartható közlekedés ügyének segítése a közös közlekedéspolitika kulcsfontosságú eleme. Ezzel összefüggésben mérsékelni kell a közlekedés negatív hatásait, ezen belül különösen a forgalmi torlódásokat, amelyek akadályozzák a mobilitást, a környezetszennyezést, amely károsítja az egészséget és a környezetet, valamint a közlekedés az éghajlatváltozáshoz. Másrészt a környezetvédelmi követelményeket más közösségi politikák, így a közös közlekedéspolitika meghatározásába és végrehajtásába is be kell illeszteni.
- (2) A megalapozott gazdasági növekedés és a belső piac megfelelő működése érdekében a közlekedés negatív hatásainak mérséklésével kapcsolatos célkitűzés teljesítése során kívánatos elkerülni a mozgás szabadságának aránytalan korlátozását.
- (3) A közlekedési rendszer ilyen értelmű optimalizálása érdekében a közös közlekedési politika eszköztárát úgy kell kialakítani, hogy javuljon a közlekedési infrastruktúra és technológiák minősége, és hatékonyabban lehessen befolyásolni a közlekedés iránti keresletet. Ebből a megfontolásból a közlekedési ágazatban nagyobb hangsúlyt indokolt helyezni a „használó fizet” elv érvényesítésére, és indokolt kialakítani a „szennyező fizet” elv alkalmazásának feltételeit.

8

9

10

...
...
...

- (4) Az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹¹ 11. cikke értelmében a Bizottság köteles egy olyan modellt előterjeszteni, amely alkalmas a közlekedési infrastruktúra használatával összefüggésben felmerülő valamennyi külső költség számszerűsítésére, és amelynek alapján később meghatározhatók lesznek az infrastruktúra használatáért kivetendő díjak. E modell kiegészítéseképpen a Bizottság köteles hatásvizsgálatot végezni valamennyi közlekedési mód tekintetében a külső költségek internalizálásáról, stratégiát kialakítani az említett modell fokozatos bevezetésére vonatkozóan, és szükség szerint javaslatokat előterjeszteni az irányelv további felülvizsgálatára.
- (5) A fenntartható közlekedéspolitika felé való elmozdulás érdekében a közlekedésben alkalmazott áraknak hűebben indokolt tükrözniük a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel, a közlekedésnek tulajdonítható zajártalommal, valamint a közúti járművek, a vonatok, a repülőgépek és a hajók által okozott éghajlat-változási hatásokkal és forgalmi torlódásokkal összefüggő költségeket; ennek révén optimalizálható az infrastruktúra kihasználása, mérsékelhető a helyi környezetszennyezés, kezelhető a forgalmi torlódások problémája és vehető fel a küzdelem az éghajlatváltozás ellen oly módon, hogy az a gazdaság számára a lehető legkisebb költséggel járjon. E cél elérésére az egyes közlekedési módokban több lépcsőben, az adott közlekedési mód sajátos jellemzőinek figyelembevételével indokolt törekedni.
- (6) A közúti közlekedési ágazatban alkalmazott úthasználati díj az infrastruktúra használatáért kivetett távolságfüggő díj, ezért méltányos és hatékony gazdasági eszközként vehető igénybe a fentiekben megfogalmazott cél elérésére; mivel közvetlen viszonyban van az infrastruktúra használatának mértékével, továbbá a megtett távolság, a jármű környezetvédelmi jellemzői és a járműhasználat helye és ideje szerint differenciálható, kifejezésre juttatható benne a járművek tényleges használatának tulajdonítható környezetszennyezés és forgalmi torlódások költsége. Az úthasználati díj nem torzítja a belső piaci versenyt, hiszen – székhelye és telephelye fekvésétől függetlenül – valamennyi jármű-üzemeltetőnek ki kell fizetnie, és mértéke arányos a közúthálózat használatának mértékével.
- (7) A hatásvizsgálat megállapításai szerint a környezetszennyezés költsége, valamint – zsúfolt utak esetében – a forgalmi torlódások költsége alapján kiszámított úthasználati díj kedvezően befolyásolná a közlekedési rendszert, és hozzájárulna az éghajlatváltozással szembeni küzdelemre vonatkozó európai uniós stratégia végrehajtásához. Ez a fajta díjrendszer tisztább jármű-technológiák igénybevételére ösztönözne, optimalizálná a logisztikai tevékenységet és csökkentené az üresjáratok számát, ennek révén pedig mérsékelné az utak zsúfoltságát és a helyi környezetszennyezést. Közvetett módon fontos szerepet játszana a tüzelőanyag-fogyasztás visszaszorításában és az éghajlatváltozás elleni küzdelemben is. Az az úthasználati díj, amelynek mértéke zsúfolt közutak igénybevétele esetén a forgalmi torlódásokkal összefüggésben is tartalmaz költségelemet, hatékonyabban mérsékli a forgalmi torlódásokat, ha a tagállam hasonló jellegű díjfizetési rendszert az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó úthasználók körében is alkalmaz.

¹¹ HL L 187., 1999.7.20., 42. o. A legutóbb a 2006/103/EK tanácsi irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított irányelv.

- (8) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom, valamint a forgalmi torlódások költségeit – köztük az egészségügyi költségeket, ideértve az orvosi ellátást is, a mezőgazdasági terméskiesést és a termeléskiesés más formáit, illetőleg a jóléti költségeket – annak a tagállamnak a területén viselik, ahol a közlekedés megvalósult.
- (9) A Bizottság által e külső költségek kiszámítására felállított modell olyan megbízható módszereket és fajlagos értékeket tartalmaz, amelyek a közutak használóira kivetett díjak mértékének meghatározására már most felhasználhatók.
- (10) Továbbra is bizonytalan, hogy kis forgalmú közutak esetében mekkorák a differenciált úthasználati díj alkalmazásához szükséges rendszerek költségei és előnyei. Amíg ezt a bizonytalanságot nem sikerül eloszlatni, közösségi szinten rugalmas rendszert indokolt követni. Ebben a rugalmas rendszerben indokolt lehetővé tenni, hogy a tagállamok a hálózat helyi és országos jellemzői alapján maguk döntsék el, alkalmaznak-e – és ha igen, mely közutakon – olyan úthasználati díjat, amely a külső költségek ellentételezését is magában foglalja.
- (11) A díjrendszerek szétforgácsolódásának megelőzése és a közlekedési ágazatra gyakorolt kedvezőtlen hatások kiküszöbölése érdekében egy adott tagállam területén nem kívánatos egyidejűleg időalapú használati díjat és úthasználati díjat is alkalmazni, kivéve azokban a különleges esetekben, amikor ez alagutak, hidak vagy hegyvidéki átvezetések építésének finanszírozása érdekében szükséges.
- (12) Kívánatos, hogy a napi, heti, havi vagy éves alapon szedett időalapú útdíj ne valósítson meg hátrányos megkülönböztetést az alkalmi úthasználókkal szemben, hiszen ezen úthasználók között általában jelentős arányban vannak az adott tagállam területén kívüli fuvarozók. Ezért indokolt részletesebben rögzíteni a napi, heti, havi és éves díjtételek összegének egymáshoz viszonyított arányát.
- (13) Kívánatos elkerülni a transzeurópai hálózaton és a közúthálózat nemzetközi forgalom által igénybe vehető egyéb részein alkalmazott díjrendszerek inkompatibilitását. Ezért indokolt a településeket összekötő úthálózat teljes egészére azonos díjkivetési elveket alkalmazni.
- (14) Indokolt lehetővé tenni, hogy a megtett távolságon alapuló úthasználati díj tartalmazzon egy olyan elemet, amely a külső költségeket veszi figyelembe (a továbbiakban: külsőköltség-díj); ezt a költségelemet indokolt a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom, valamint – csúcsidőben és azokon a közutakon, amelyek általában zsúfoltak – a forgalmi torlódások jellemzően helyi szinten viselt költségei alapján meghatározni. Indokolt úgy rendelkezni, hogy az infrastruktúra költsége és a külső költségek figyelembevétele céljából az úthasználati díjba beépített költségelem összeadható, amennyiben a költségek kiszámítása alkalmával teljesülnek bizonyos, az indokolatlanul magas díjtételek elkerülését célzó feltételek.
- (15) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom, valamint a forgalmi torlódások költségeinek hűebb visszatükrözése érdekében a külsőköltség-díjat indokolt a közút típusa, a járműtípus és az időszak (például napi, heti és szezonális csúcsforgalmi és nyugalmi időszakok, éjszakai időszak) függvényében differenciálni.

- (16) A belső piac zökkenőmentes működése érdekében közösségi keretszabályozást indokolt kialakítani annak biztosítására, hogy a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom, illetőleg a forgalmi torlódások helyi költségét magukban foglaló úthasználati díjak átláthatók, arányosak és diszkriminációmentesek legyenek. Ennek a keretszabályozásnak a külső költségek figyelembevétele érdekében elismert tudományos módszereken nyugvó, közös díjkivetési elveket, számítási módszereket és fajlagos értékeket kell tartalmaznia, és rendelkeznie kell az úthasználati díjak rendszerével kapcsolatban a Bizottság felé teljesítendő értesítések és jelentéstétel mechanizmusairól.
- (17) Kívánatos, hogy a külsőköltség-díj összegét megállapító hatóságnak ne fűződjön érdeke indokolatlanul magas összeg megállapításához, ezért indokolt, hogy ez a hatóság független legyen az úthasználati díjat beszedő és a befolyó összegeket kezelő szervtől. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az infrastruktúra üzemeltetőjének nem érdemes élnie a hegyvidéki területeken alkalmazott úthasználati díjba beépített, a transzeurópai hálózat kiemelt projektjeinek finanszírozására szolgáló felár lehetőségével, ha az úthasználati díj megnövekedése következtében a forgalom más közutakra terelődik, és emiatt a bevételek csökkennek. E helyzet orvoslása érdekében a felár alkalmazását indokolt azokon az alternatív útvonalakon is lehetővé tenni, amelyekre a forgalom ilyen esetben átterelődhet.
- (18) Annak érdekében, hogy az európai érdekű kiemelt projektek építése elsőbbséget élvezzen, indokolt, hogy azok a tagállamok, amelyek alkalmazhatnak felárat, előbb inkább ezzel a lehetőséggel éljenek, és csak ezt követően vessenek ki külsőköltségek-díjat. Annak érdekében, hogy az úthasználókat ne terhelje túlzott mértékű díjfizetési kötelezettség, indokolt úgy rendelkezni, hogy a külsőköltség-díj és a felár együtt csak akkor legyen kiróható, ha a külső költségek meghaladják a már kivetett felár összegét. Ilyenkor a külsőköltség-díj összegét indokolt csökkenteni a felár összegével.
- (19) Ha a külsőköltség-díj differenciált, akkor a forgalmi torlódások csökkentése, az infrastruktúra kihasználásának optimalizálása, az infrastruktúra károsodásának megelőzése vagy a közlekedésbiztonsági megfontolások alapján az infrastruktúradíjban alkalmazott differenciálás az úthasználók egyes csoportjaira méltánytalan terhet róhat, ezt a lehetőséget ezért ki kell zárni.
- (20) Jelentős a kockázata annak, hogy a külsőköltség-díj esetében a kedvezményes összegű díjtétel alkalmazása vagy a díjtétel összegének más módon történő mérséklése indokolatlanul hátrányos megkülönböztetést okoz az úthasználók egyes csoportjaival szemben, ezért a kedvezményes díjtételek alkalmazását és a díjtétel más módon történő mérséklését nem indokolt lehetővé tenni.
- (21) A külső költségeknek az úthasználati díjakba való beépítése eredményesebben hat a közlekedéssel kapcsolatos döntések meghozására, ha az úthasználók ismerik ezeket a költségeket. Ezért ezeket a költségeket az úthasználati díj beszedője által kiállított elismervényen, számlán vagy egyéb hasonló okmányon indokolt elkülönítve feltüntetni. Ezeknek az iratoknak azt is meg kell könnyíteniük, hogy a fuvarozók a külsőköltség-díjből fakadó költségüket a szállítványozóra vagy más ügyfelükre áthárítsák.
- (22) Az elektronikus díjszedő rendszerek alkalmazása alapvető szerepet játszik abban, hogy a díjszedés ne akadályozza a forgalom szabad folyását, és a fizetőkapuknál való sorban

állás révén ne legyen negatív hatással a helyi környezetre. Ezért indokolt biztosítani, hogy a külsőköltség-díj beszedése ilyen rendszeren keresztül, a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹² előírt követelmények betartásával történjék; az említett irányelv alkalmas és arányos intézkedéseket ír elő annak érdekében, hogy az elektronikus útdíjszedés gyakorlata megfelelő mértékben figyelembe vegye a műszaki, a jogi és a kereskedelmi jellegű, valamint az adatvédelemmel és a magánélet védelmével összefüggő aggályokat. Ezen túlmenően ezeket a rendszereket úgy indokolt kialakítani, hogy ne igényeljenek út menti akadályokat, és később mérsékelt költségek árán bármely párhuzamos közútra kiterjeszthetők legyenek. Ugyanakkor a szükséges átalakítások elvégzésére indokolt átmeneti időszakot biztosítani.

- (23) A jogi egyértelműség érdekében indokolt meghatározni, hogy kifejezetten a forgalmi torlódások csökkentése vagy a környezeti hatások – beleértve a rossz levegőminőséget is – elleni küzdelem céljából mely esetekben alkalmazható külön díjtétel.
- (24) Az irányelv közlekedéspolitikai céljaival összhangban kívánatos, hogy a külsőköltség-díjból származó többletbevételt széles közösségi érdekű, a tágabb értelemben vett fenntartható mobilitás elősegítését célzó projekteknél kelljen felhasználni. Ezeknek a projekteknél ennek megfelelően a hatékony árképzés elvének érvényesítésére, a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentésére és hatásainak mérséklésére, a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására, valamint a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra kiépítésére kell irányulniuk. Ide tartozik egyebek mellett a tisztább járművek kutatása és fejlesztése, valamint a környezeti levegő minőségének vizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló 96/62/EK tanácsi irányelvben¹³ és a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló, 2002. június 25-i 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁴ előírt cselekvési tervek közlekedéssel összefüggő részeinek megvalósítása, ideértve a nagyméretű infrastruktúrák körül és a lakóövezetekben a közlekedés következtében előálló zajártalom és levegőszennyezés mérséklésére irányuló intézkedéseket is. E bevétel ilyen célú elkülönítése nem mentesíti a tagállamokat a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében egyes nemzeti intézkedések bejelentésére vonatkozóan megállapított kötelezettségük teljesítése alól, és nem előlegezi meg a Szerződés 87. és 88. cikke alapján indítható eljárások kimenetelét.
- (25) A díjrendszerek átjárhatóságának elősegítése érdekében lehetőséget kell adni arra, hogy két vagy több tagállam közös úthasználatdíj-rendszer bevezetése céljából – bizonyos feltételek teljesítése mellett – együttműködjön egymással.
- (26) Indokolt, hogy a Bizottság kellő időben átfogó értékelést küldjön a Tanácsnak és a Parlamentnek az azokban a tagállamokban szerzett tapasztalatokról, amelyek ezen irányelv alapján külsőköltség-díjat alkalmaznak. Ebben az értékelésben indokolt elemezni az éghajlatváltozás elleni küzdelemre vonatkozó stratégia keretében elért eredményeket, ideértve egy, a tüzelőanyagokra kivetett közös adóelemnek az

¹² HL L 166., 2004.4.30., 124. o.

¹³ HL L 296., 1999.11.21., 55. o. Az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1.o.) módosított irányelv.

¹⁴ HL L 189., 1999.7.18., 12. o.

energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv¹⁵ keretében való meghatározását is, amely a nehéz tehergépjárművek által felhasznált tüzelőanyagokra is vonatkozna. Ebben az értékelésben ezen eredmények tükrében indokolt azt is megvizsgálni, hogy szükséges-e az úthasználati díjakba beépíteni a szén-dioxid-kibocsátás költségét, illetőleg azt, hogy milyen egyéb további lépéseket indokolt tenni.

- (27) Az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló, 2006. július 11-i 1083/2006/EK tanácsi rendelet¹⁶ 55. cikkének (2) bekezdése értelmében jövedelemtermelő projektek esetében a finanszírozási igény meghatározása során a közvetlenül az igénybevevő által viselt díjakból származó bevételt kell figyelembe venni. Mivel azonban a külsőköltség-díjból származó bevételt a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál történő csökkentésére és hatásainak mérséklésére, a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására, valamint a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra kiépítésére irányuló projektekre kell elkülöníteni, ezt a bevételt a finanszírozási igény meghatározása során indokolt figyelmen kívül hagyni. Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak¹⁷ megfelelően indokolt elfogadni.
- (28) A Bizottságnak indokolt felhatalmazást kapnia különösen arra, hogy a 0., a III., a IIIa. és a IV. mellékletet hozzáigazítsa a műszaki fejlődéshez és a tudományos haladáshoz, illetőleg az I. és a II. mellékletet hozzáigazítsa az inflációhoz. Ezek az intézkedések általános hatályúak és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, ezért az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében előírt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban indokolt őket elfogadni.
- (29) Mivel az intézkedés célja, azaz a külső költségeken alapuló, differenciált útdíjhasználati rendszerek bevezetésének elősegítése és ezáltal a fenntartható közlekedés ügyének elősegítése tagállami szinten nem valósítható meg kielégítően, és a közlekedés határokon átnyúló vetületeinek jelentősége miatt közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvvel összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az ugyanezen cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban ez az irányelv nem lépi túl a szóban forgó célkitűzés teljesítéséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/62/EK irányelv a következőképpen módosul:

¹⁵ HL L 283., 2003.10.31., 51. o. A legutóbb a 2004/75/EK irányelvvel (HL L 157., 2004.4.30., 100. o.) módosított irányelv.

¹⁶ HL L 210., 2006.7.31., 25–78. o.

¹⁷ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

1. A 2. cikk b) és ba) pontja helyébe a következő pontok lépnek:

- „b) »úthasználati díj«: járműre az adott infrastruktúra használatáért a megtett távolság alapján kivetett, infrastruktúradíjból és/vagy külsőköltség-díjből álló, meghatározott összeg;
- ba) »infrastruktúradíj«: az infrastruktúrával kapcsolatban a tagállamnál felmerülő költségek ellentételezése érdekében az úthasználati díj részeként kivetett díj;
- bb) »külsőköltség-díj«: a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel, a közlekedésnek tulajdonítható zajártalommal és a forgalmi torlódásokkal kapcsolatban a tagállamnál felmerülő költségek ellentételezése érdekében az úthasználati díj részeként kivetett díj;
- bc) »a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés«: jármű üzemeltetése során egyes káros anyagok levegőbe történő kibocsátásával okozott kár költsége;
- bd) »a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom«: a jármű által kibocsátott vagy a jármű és az útfelület kölcsönhatása következtében keletkező zajjal okozott kár költsége;
- be) »a forgalmi torlódások költsége«: az idővesztés, bizonytalan menetidő, megnövekedett tüzelőanyag-fogyasztás és jármű-karbantartási költségek formájában másik járműnek az infrastruktúra áteresztőképességének kimerülése közelében okozott többletköltség;
- bf) »súlyozott átlagos infrastruktúradíj«: az infrastruktúradíjból egy adott időszakban befolyó teljes bevétel és az adott időszakban a díj hatálya alá tartozó közútszakaszokon megtett járműkilométerek számának hányadosa;
- bg) »súlyozott átlagos külsőköltség-díj«: a külsőköltség-díjből egy adott időszakban befolyó teljes bevétel és az adott időszakban a díj hatálya alá tartozó közútszakaszokon megtett járműkilométerek számának hányadosa;”

2. A 7., a 7a. és a 7b. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

(1) A tagállamok – az e cikk (2), (3) és (4) bekezdésében, valamint a 7a–7j. cikkben meghatározott feltételekkel – közúthálózatukon vagy közúthálózatuk egyes részein úthasználati díjat vagy használati díjat tarthatnak fenn, illetőleg vezethetnek be.

(2) A tagállamok a területükön ugyanarra a járműosztályra nem alkalmazhatnak egyidejűleg úthasználati díjat és használati díjat. Azok a tagállamok azonban, amelyek hálózatukon használati díjat alkalmaznak, hidak, alagutak és hegyvidéki átvezetések használatáért úthasználati díjat szedhetnek.

(3) Az úthasználati díj és a használati díj sem közvetlenül, sem közvetve nem valósíthat meg hátrányos megkülönböztetést a fuvarozó nemzetisége, a fuvarozó letelepedése vagy a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam vagy harmadik ország, illetőleg a közlekedési tevékenység kiindulási pontja vagy rendeltetési helye alapján.

(4) A közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet¹⁸ alapján menetíró készülék alkalmazása alól mentességet élvező járművek esetében, valamint az ezen irányelv 6. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott esetekben az ugyanott meghatározott feltételekkel, a tagállamok jogosultak kedvezményes úthasználati díjtételeket vagy használati díjakat alkalmazni, illetőleg az úthasználati díj vagy használati díj megfizetésének kötelezettsége alól mentességet adni.

(5) Bármely tagállam dönthet úgy, hogy átmeneti jelleggel, legkésőbb 2011. december 31-ig, ezt a napot is beleértve, úthasználati díjat és/vagy használati díjat csak a legalább 12 tonna megengedett össztömegű járművekre vet ki. 2012. január 1-jétől kezdődően az úthasználati díjat és/vagy használati díjat a 2. cikk d) pontja értelmében vett minden járműre alkalmazni kell, kivéve akkor, ha a tagállam megítélése szerint a díjfizetési kötelezettségnek a 12 tonnánál kisebb tömegű járművekre való kiterjesztése:

- a) jelentős negatív hatást gyakorolna a forgalom szabad folyására, a környezetre, a zajszintekre, a forgalom intenzitására vagy az egészségre; vagy
- b) a kiterjesztéstől remélhető többletbevétel 30%-ánál nagyobb mértékű igazgatási költséget igényelne.

7a. cikk

(1) A használati díjnak arányosnak kell lennie az infrastruktúra igénybevételének időtartamával, és összegét úgy kell megállapítani, hogy napi, heti, havi és éves alapon is befizethető legyen. Az éves díjtétel összegének legalább a napi díjtétel összege nyolcvanszorosának, a havi díjtétel összegének legalább a napi díjtétel összege tizenháromszorosának, a heti díjtétel összegének legalább a napi díjtétel összege ötszörösének kell lennie.

A tagállamok a területükön nyilvántartásba vett gépjárművekre jogosultak csak éves úthasználati díjat megállapítani.

(2) Az érintett tagállam a használati díj ügyintézési költségeket is tartalmazó összegét járműosztályonként, a II. mellékletben előírt maximumoknál nem nagyobb összegben állapítja meg.

7b. cikk

(1) Az infrastruktúradíj összegét az infrastruktúra költségeinek megtérülése alapján kell megállapítani. A súlyozott átlagos infrastruktúradíjnak igazodnia kell az építési költségekhez, valamint az adott infrastruktúra-hálózat üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez. A súlyozott átlagos infrastruktúradíj – a piaci feltételeknek megfelelően – tőkehozamot vagy haszonkulcsot is tartalmazhat.

¹⁸ 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.

(2) A külsőköltség-díj összegének igazodnia kell a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés, a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom vagy mindkettő költségéhez. Túlzsúfolt útszakaszokon a külsőköltség-díj – azokban az időszakokban, amikor a szóban forgó útszakaszok általában túlzsúfoltak – tartalmazhatja a forgalmi torlódások költségét is.

(3) A figyelembe vett költségeket a hálózat vagy az úthasználatidíj-fizetési kötelezettség hatálya alá tartozó hálózatrész kiterjedése, valamint az úthasználati díj fizetésére kötelezett járművek köre alapján kell megállapítani.

7c. cikk

(1) A külsőköltség-díj összegét a közút típusától és az EURO kibocsátási osztálytól, továbbá – ha a díj tartalmazza a forgalmi torlódások és/vagy a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költségét – az időszaktól függően kell megállapítani.

(2) A külsőköltség-díj összegét a járműosztályok, az úttípusok és az időszakok minden egyes kombinációja esetében a IIIa. mellékletben előírt minimumkövetelményekkel, közös képletekkel és az áthárítható külső költség legnagyobb összegére irányadó maximumértékekkel összhangban kell megállapítani.

(3) A külsőköltség-díj összegét a tagállam által erre a célra kijelölt hatóság állapítja meg. Ennek a hatóságnak jogi és pénzügyi szempontból függetlennek kell lennie attól a szervezettől, amely a díjakat vagy azok bármely részét kezeli vagy beszedi. Ha azonban ez a szervezet a tagállam befolyása alatt áll, akkor ez a hatóság lehet a szóban forgó állam valamely közigazgatási szerve.

7d. cikk

(1) A tagállamok az infrastruktúradíj összegét olyan módszertan alapján határozzák meg, amely a III. mellékletben előírt számítási alapelveken alapul.

(2) Koncessziós úthasználati díj esetében az infrastruktúradíj legnagyobb összegének egyenértékűnek kell lennie azzal az értékkel vagy kisebbnek kell lennie annál az értéknél, amely a III. mellékletben előírt számítási alapelveken alapuló valamely módszertanból adódott volna. Ezt az egyenértékűséget egy olyan, kellően hosszú referencia-időszak figyelembevételével kell kimutatni, amely a szóban forgó koncessziós szerződés jellegének ésszerűen megfelel.

(3) Az (1) és a (2) bekezdésben előírt kötelezettségek nem alkalmazandók azokra az úthasználatidíj-rendszerekre, amelyek 2008. június 10-én már hatályban voltak, valamint azokra, amelyekre vonatkozóan közbeszerzési eljárás keretében az ajánlatkérő 2008. június 10-ig ajánlatot vagy – tárgyalásos eljárás esetén – tárgyalásra vonatkozó felhívásra adott választ kapott, mindaddig, amíg ezek a rendszerek alapvető módosítás nélkül hatályban vannak.

7e. cikk

(1) Hegyvidéki területeken fekvő infrastruktúra esetében, kivételes jelleggel – a Bizottság előzetes tájékoztatásával – az infrastruktúradíjhoz felár adható olyan meghatározott

útszakaszokon, amelyek gyakran túlszűfoltak vagy amelyeken a járművek jelentős környezetkárosítást okoznak, amennyiben:

- a) a felárból befolyó bevételt olyan, az 1692/96/EK határozat III. mellékletében megjelölt európai érdekű kiemelt építési projektek finanszírozására fordítják, amelyek közvetlenül hozzájárulnak a zsűfoltág vagy a környezetkárosítás mérsékléséhez és amelyek ugyanazon a közlekedési folyosón helyezkednek el, mint az az útszakasz, amelyen a felárat alkalmazzák;
- b) a felár összege nem haladja meg a 7b. cikk (1) bekezdésének és a 7d. cikknek megfelelően kiszámított súlyozott átlagos infrastruktúradíj 15%-át, illetőleg – ha a befolyó bevételt hegyvidéki területen fekvő infrastruktúrát magában foglaló európai érdekű kiemelt projektek országhatárt keresztező szakaszainak finanszírozására fordítják – 25%-át;
- c) a felár alkalmazása nem hozza a kereskedelmi forgalmat méltánytalan helyzetbe a közút más használóiival szemben;
- d) a felár bevezetését megelőzően a Bizottságnak megküldik a felár alkalmazásának pontos helyét, valamint az a) pontnak megfelelő építési beruházás finanszírozásáról meghozott döntés igazolását; továbbá
- e) a felár alkalmazásának időtartamát előre meghatározzák és behatárolják, és ez az időtartam a várt bevétel tekintetében összhangban van a felár bevételeiből társfinanszírozni kívánt projektek pénzügyi tervével és költség-haszon elemzésével.

Az első albekezdés rendelkezései új határkeresztező projekt esetében a projektben érintett valamennyi tagállam egyetértésével alkalmazandók.

(2) A Bizottság előzetes tájékoztatásával az (1) bekezdés alapján felárköteles út alternatívájaként igénybe vehető útszakaszon is alkalmazható felár, amennyiben:

- a felárnak az említett úton való alkalmazása következtében a forgalom jelentős része az alternatív útszakaszra terelődne át, és
- teljesülnek az (1) bekezdés a)–e) pontjában előírt feltételek.

(3) Felár a 7f. cikknek megfelelően differenciált infrastruktúradíjra is alkalmazható.

(4) Amikor a Bizottság a felárat bevezetni kívánó tagállamtól megkapja a szükséges információkat, ezekről az információkról tájékoztatja a 9c. cikk szerinti szakbizottság tagjait. Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bevezetni tervezett felár nem felel meg az (1) bekezdésben előírt feltételeknek vagy egy vagy több periférikus elhelyezkedésű régió gazdasági fejlődésére jelentős negatív hatást fog gyakorolni, akkor a 9c. cikk (2) bekezdésében előírt konzultációs eljárással az érintett tagállam által benyújtott díjkivetési tervet elutasíthatja vagy kérheti annak módosítását.

(5) Azokon az útszakaszokon, amelyek teljesítik az (1) bekezdésben a felár alkalmazására vonatkozóan előírt követelményeket, a tagállamok csak úgy vethetnek ki külsőköltség-díjat, ha egyúttal felárat is alkalmaznak.

(6) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni.

7f. cikk

(1) A csak infrastruktúradíjat tartalmazó úthasználati díj mértékét a jármű EURO kibocsátási osztálya szerint differenciálni kell oly módon, hogy egyetlen díjtétel se haladja meg 100%-nál nagyobb mértékben annak az egyébként azonos helyzetű járműnek a díjtételét, amely a legszigorúbb kibocsátási előírásokat is teljesíti.

(2) A tagállamok jogosultak a legnagyobb díjtételt alkalmazni azokban az esetekben, amikor – ellenőrzés alkalmával – a jármű vezetője nem tud a jármű EURO kibocsátási osztályának igazolására alkalmas járműokmányt felmutatni.

(3) A csak infrastruktúradíjat tartalmazó úthasználati díj a forgalmi torlódások csökkentése, az infrastruktúra károsodásának minimalizálása és az érintett infrastruktúra kihasználtságának optimalizálása vagy a közúti közlekedésbiztonság előmozdítása céljából is differenciálható, amennyiben:

- a) a differenciálás átlátható és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhető, továbbá a differenciálás szabályait nyilvánosan közzéteszik; és
- b) a differenciálást napszaktól, naptípustól és évszaktól függően alkalmazzák;
- c) az úthasználati díj egyetlen díjtétele sem haladja meg 100%-nál nagyobb mértékben a legolcsóbb napszakban, a legolcsóbb napon, illetőleg a legolcsóbb évszakban alkalmazott díjtételt.

(4) Az (1) és a (3) bekezdés alapján bevezetett differenciálás nem alkalmazható az úthasználati díjből befolyó bevétel növelése céljából; ha a szándék ellenére a befolyó bevétel mégis növekedne, akkor ezt a differenciálás struktúrájának módosításával ellensúlyozni kell, és ezt a módosítást legkésőbb két évvel annak az elszámolási évnek a végét követően el kell végezni, amelyben a bevételnövekedés bekövetkezett.

(5) Külsőköltség-díjat is tartalmazó úthasználati díj esetén az (1) és a (3) bekezdésben foglalt szabályok az úthasználati díjon belül az infrastruktúradíjra nem alkalmazhatók.

7g. cikk

(1) Ha egy tagállam új rendszerű infrastruktúradíjat magában foglaló úthasználati díj-rendszert kíván bevezetni, akkor a bevezetés előtt legalább hat hónappal megküldi a Bizottságnak:

a) ha a díjrendszer nem tartalmaz koncessziós úthasználati díjat:

- az infrastruktúra költségei különböző elemeinek kiszámítása során figyelembe vett fajlagos értékeket és egyéb paramétereket, és
- a díjfizetésre kötelezett járművek egyértelmű megjelölését, az egyes költségszámítások során figyelembe vett hálózat vagy hálózatrész földrajzi

kiterjedését, valamint a díj révén áthárítani tervezett költségek százalékban kifejezett hányadát;

b) ha a díjrendszer tartalmaz koncessziós úthasználati díjat:

- a koncessziós szerződéseket vagy azok jelentős változásait,
- azt az alapesetet, amelyre az ajánlatkérő a 2004/18/EK irányelv VIIB. melléklete értelmében a koncesszióra vonatkozó hirdetményt alapozta; ennek az alapesetnek tartalmaznia kell a koncesszió alkalmazási körében várható, a 7b. cikk (1) bekezdése értelmében vett becsült költségeket, a forgalom előrejelzését járműosztály szerinti bontásban, az úthasználati díj tervezett mértékét, valamint a koncessziós szerződés hatálya alá tartozó hálózat földrajzi kiterjedését.

(2) Legkésőbb hat hónappal azt követően, hogy az (1) bekezdésben előírt valamennyi információt megkapta, a Bizottság véleményt alkot a 7d. cikkben előírt kötelezettségek teljesüléséről. A Bizottság e véleményéről tájékoztatni kell a 9c. cikk szerinti szakbizottságot.

(3) Ha egy tagállam új rendszerű külsőköltség-díjat magában foglaló úthasználati díj-rendszert kíván bevezetni, akkor a bevezetés előtt legalább hat hónappal megküldi a Bizottságnak:

- azon útszakaszok részletes megjelölését, amelyeken a külsőköltség-díjat alkalmazni kívánja, valamint azokat a járműosztályokat, úttípusokat és pontosan meghatározott időszakokat, amelyek szerint a külsőköltség-díjat differenciálni kívánja,
- a tervezett súlyozott átlagos külsőköltség-díjat és a tervezett összbevételt,
- a 7c. cikk (3) bekezdésének megfelelően a díj összegének meghatározására kijelölt hatóság megnevezését és képviselőjének nevét; és
- a IIIa. mellékletben előírt számítási módszer alkalmazásának szemléltetéséhez szükséges paramétereket, adatokat és információkat.

(4) Ha úgy ítéli meg, hogy a 7b. cikkben, a 7c. cikkben, a 7i. cikkben vagy a 9. cikk (2) bekezdésében előírt kötelezettségek nem teljesülnek, a Bizottság a (3) bekezdésben előírt információk kézhezvételétől számítva hat hónapon belül jogosult úgy dönteni, hogy felkéri a tagállamot a javasolt külsőköltség-díj kiigazítására. A Bizottság ilyen értelmű döntéséről tájékoztatni kell a 9c. cikk szerinti szakbizottságot.

7h. cikk

(1) Az úthasználati díjban foglalt külsőköltség-díj tekintetében a tagállamok az úthasználók egyetlen csoportja esetében sem alkalmazhatnak kedvezményes díjtételeket, sem más módon nem csökkenthetik a díjtétel összegét.

(2) A tagállamok az infrastruktúradíj tekintetében kedvezményes díjtételeket alkalmazhatnak, illetőleg a díjtétel összegét más módon csökkenthetik, amennyiben:

- az így adódó díjstruktúra arányos és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhető, szabályait nyilvánosan közzéteszik, és nem vonja magával, hogy más úthasználóknak ellentételezésképpen magasabb összegű úthasználati díjat kell fizetniük, és
- ezek a kedvezményes díjtételek vagy csökkentések tényleges megtakarítást eredményeznek az igazgatási költségekben, és mértékük nem haladja meg a kedvezményes díjtétel vagy csökkentés igénybevételére nem jogosult, egyébként azonos helyzetű járművek által fizetendő infrastruktúradíj összegének 13%-át.

(3) Olyan konkrét projektek esetében, amelyekhez jelentős európai érdek fűződik és amelyek más közlekedési módokkal közvetlen versenyben vannak, az úthasználati díj a kérdéses projekt gazdasági életképességének garantálása érdekében – a 7f. cikk (4) bekezdésében és a 7f. cikk (3) bekezdésének második francia bekezdésében foglalt feltételekkel, kivételes jelleggel – más módon is differenciálható. Az így adódó díjstruktúrának lineárisnak, arányosnak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetőnek kell lennie, szabályait nyilvánosan közzé kell tenni, és nem vonhatja magával, hogy más úthasználóknak ellentételezésképpen magasabb összegű úthasználati díjat kell fizetniük. E feltételek teljesülését a Bizottság a szóban forgó díjstruktúra bevezetése előtt ellenőrzi.

7i. cikk

(1) Az úthasználati díjakat és a használati díjakat oly módon kell kivetni és beszedni, továbbá megfizetésüket oly módon kell ellenőrizni, hogy az a forgalom szabad folyását a lehető legkisebb mértékben akadályozza, és a Közösség belső határain ne igényeljen kötelező jellegű ellenőrzést és átvizsgálást. Ennek érdekében a tagállamok együttműködnek olyan módszerek kidolgozásában, amelyek lehetővé teszik, hogy a fuvarozók a használati díjakat legalább a nagyobb értékesítési pontokon, bármely általánosan elfogadott fizetési eszközzel, mind az alkalmazó tagállam területén belül, mind azon kívül, a nap 24 órájában megfizethessék. A tagállamok az úthasználati díjak és a használati díjak megfizetése céljára kijelölt pontokon megfelelő létesítményekkel biztosítják a szokásos közúti közlekedésbiztonsági előírások érvényesülését.

(2) Az úthasználati díjak és/vagy használati díjak beszedésének módja a közúthálózat nem rendszeres használóit sem pénzügyi, sem más szempontból nem hozhatja indokolatlanul hátrányos helyzetbe. Ha különösen a tagállam az úthasználati díjak és/vagy használati díjak beszédésére kizárólag olyan rendszert alkalmaz, amely a jármű fedélzetén speciális részegység elhelyezését igényli, akkor köteles gondoskodni arról, hogy ilyen speciális, a 2004/52/EK irányelv követelményeinek megfelelő járműfedélzeti részegységek ésszerű adminisztratív és gazdasági feltételek mellett valamennyi úthasználó számára beszerezhetők legyenek.

(3) Ha egy tagállam valamely járműre külsőköltség-díjat vet ki, akkor e díj összegét a fuvarozó részére kiállított okmányon kötelező feltüntetni.

(4) A külsőköltség-díjat olyan elektronikus rendszer révén kell kivetni és beszedni, amely megfelel a 2004/52/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek, és amely jelentős út menti többletberuházást igénylő akadályok létrehozása nélkül később más közútszakaszokra is kiterjeszhető.

(5) A fenti rendelkezés ellenére – átmeneti jelleggel – 2013. december 13-ig, ezt a napot is beleértve, a külsőköltség-díj a meglévő rendszerrel is kivethető és beszedhető. Ilyen esetben az érintett tagállam értesíti a Bizottságot arról a tervéről, amelynek megfelelően legkésőbb 2013. december 31-ig áttér a (4) bekezdésben foglalt követelményeket teljesítő rendszerre.

7j. cikk

Ez az irányelv nem érinti az infrastruktúra igénybevételéért úthasználati díjat vagy használati díjat szedő tagállamok azon szabadságát, hogy a Szerződés 87. és 88. cikkének sérelme nélkül ezekért a díjakért megfelelő ellentételezést nyújtsanak.”

3. Az irányelv a következő 8c. cikkel egészül ki:

„8c. cikk

(1) Két vagy több tagállam együttműködést folytathat egymással közös, területükön egységesen alkalmazandó úthasználatidíj-rendszer bevezetése érdekében. Az érintett tagállamok ilyen esetben az együttműködés, valamint a rendszerek későbbi üzemeltetése és esetleges módosításai tekintetében kötelesek biztosítani a Bizottság kellő súlyú részvételét.

(2) A közös úthasználatidíj-rendszernek teljesítenie kell a 7–7j. cikkben foglalt követelményeket, és nyitva kell állnia más tagállamok előtt.”

4. A 9. cikk (1a) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ez az irányelv nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy kifejezetten a forgalmi torlódások csökkentése vagy környezeti hatások – beleértve a rossz levegőtminőséget is – elleni küzdelem céljából beépített területen elhelyezkedő bármely belterületi úton szabályozási céllal külön díjat alkalmazzanak.”

5. A 9. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az a tagállam, amelynek területén külsőköltség-díjat alkalmaznak, biztosítja, hogy a díjból befolyó bevételt a hatékony árképzés elvének érvényesítésére, a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentésére és hatásainak mérséklésére, a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására, valamint a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra kiépítésére különítsék el.

Az a tagállam, amelynek területén infrastruktúradíjat alkalmaznak, dönt a díjból befolyó bevétel felhasználásáról. A közlekedési hálózat egészének fejlődése érdekében a díjból befolyó bevételt indokolt a közlekedési ágazat javára és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására fordítani.”

6. A 9b. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9b. cikk

A Bizottság ezen irányelv és különösen a mellékletek végrehajtásával összefüggésben elősegíti a tagállamok közötti párbeszédet és a műszaki know-how cseréjét. A Bizottság a 0., a III., a IIIa. és a IV. mellékletet hozzáigazítja a tudományos haladáshoz és a műszaki fejlődéshez, az I. és a II. mellékletet hozzáigazítja az inflációhoz. Ezek az intézkedések ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, ezért a 9c. cikk (3) bekezdésében előírt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell őket elfogadni.”

7. A 9c. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9c. cikk

(1) A Bizottság munkáját szakbizottság segíti.

(2) Erre a bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(3) Erre a bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”

8. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

(1) Első ízben legkésőbb 2012. december 31-ig, majd azt követően négyévente a külsőköltség-díjat és/vagy infrastruktúradíjat alkalmazó tagállamok jelentést állítanak össze a területükön kivetett úthasználati díjakról, és ezt a jelentést megküldik a Bizottságnak. A jelentésben bemutatják:

- a súlyozott átlagos külsőköltség-díjat és a járműosztályok, az úttípusok és az időszakok minden egyes kombinációjára kivetett összegeket,
- a külsőköltség-díjból származó összbevételt, az összbevétel felhasználásával kapcsolatos információkat,
- valamint a súlyozott átlagos infrastruktúradíjat és az infrastruktúradíjból származó összbevételt.

2. A Bizottság legkésőbb 2013. december 31-ig jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács számára az irányelv végrehajtásáról és hatásairól, ezen belül különösen a forgalmi torlódások és a közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés költségeinek áthárítására irányadó rendelkezések eredményességéről, valamint az irányelv hatályának a 3,5 tonnánál nagyobb, de 12 tonnánál kisebb tömegű járművekre való kiterjesztéséről. A jelentésben elemzi továbbá:

- azt, hogy indokolt-e az úthasználati díj kiszámítása során más külső költségeket, így különösen – abban az esetben, ha a tüzelőanyagok adóztatása vonatkozásában egy, az éghajlatváltozásra gyakorolt hatásokat figyelembe vevő közös adóelem meghatározásában nem sikerül kielégítő eredményeket elérni – a szén-dioxid-kibocsátás költségét, a balesetek költségét és a biológiai sokféleségben bekövetkező leépülés költségét is figyelembe venni,
- azt, hogy indokolt-e az irányelv hatályát más járműosztályokra kiterjeszteni,
- azt, hogy a környezetre, a forgalmi torlódásokra és az infrastruktúrára gyakorolt átlagos hatások, a járművek CO₂-kibocsátása és energiahatékonysága, valamint az úthasználati díj kivetésének gyakorlati és gazdasági megvalósíthatósága figyelembevételével indokolt-e az úthasználati díjak differenciálásával összefüggésben felülvizsgálni a járműosztályok meghatározását, és
- a településeket összekötő főutakra irányadó minimális távolságalapú díjak bevezetésének műszaki és gazdasági megvalósíthatóságát. A jelentésben megjelöli az esetleg díjkötelessé tehető útszakaszokat, a díjak kivetésének és megfizetésük kikényszerítésének lehetséges költséghatékony módjait, valamint egy egyszerű, közös módszert a minimális díjtételek megállapítására.”

9. A III. mellékletben a „súlyozott átlagos úthasználati díjtételek” szövegrész helyébe a „súlyozott átlagos infrastruktúradíjak” szöveg lép.

10. Az irányelv szövege a III. mellékletet követően az ezen irányelv mellékletében megállapított szöveggel egészül ki.

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2010. december 31-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét, valamint az e rendelkezések és az irányelv közötti megfelelést bemutató táblázatot haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

(2) A tagállamok által elfogadott rendelkezéseknek hivatkozniuk kell erre az irányelvre, vagy kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozással együtt kell megjelenniük. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket ezen irányelv tárgykörében elfogadnak.

3. cikk

Ez az irányelv *Az Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

III. MELLÉKLET

A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI ÉS A KÜLSŐ KÖLTSÉG EGYES ELEMEINEK ÁTHÁRÍTHATÓ MAXIMUMAI

Ez a melléklet a külsőköltség-díj kivetésének minimumkövetelményeit, valamint az egyes költségelemeknek a díjtétel összegének meghatározása során figyelembe vehető legnagyobb értékét szabályozza.

1. A DÍJFIZETÉSI KÖTELEZETTSÉG HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ HÁLÓZATRÉSZEK

A tagállam köteles pontosan megjelölni, hogy a hálózat mely részén vagy részein vet ki külsőköltség-díjat.

Ha a tagállam csak hálózata egy részén vagy bizonyos részein vet ki külsőköltség-díjat, akkor e rész vagy ezen részek kiválasztását olyan elemzésnek kell megelőznie, amelynek során megállapítást nyert, hogy:

- azon utak járművek általi igénybevétele, amelyeken a tagállam külsőköltség-díjat kíván kivetni, nagyobb mértékű környezetkárosítást és zsúfoltságot eredményez, mint – átlagosan – a közúti infrastruktúra-hálózat azon részei, amelyeken nem kell külsőköltség-díjat fizetni,
- a külsőköltség-díjnak a hálózat más részein való alkalmazása hátrányos következményekkel járhat a környezetre, a közutak zsúfoltságára vagy a közúti közlekedésbiztonságra nézve, vagy ezen utak esetében a külsőköltség-díj kivetése és beszedése aránytalan költséggel járna.

2. A DÍJFIZETÉSI KÖTELEZETTSÉG HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ JÁRMŰVEK, UTAK ÉS IDŐSZAKOK

A tagállam köteles bejelenteni a Bizottságnak azt a jármű-osztályozási rendszert, amely szerint az úthasználati díjat differenciálja. A tagállam köteles továbbá bejelenteni a Bizottságnak azon közutak helyét, amelyeken nagyobb összegű külsőköltség-díjat kell fizetni (a továbbiakban: külvárosi utak), valamint azon közutak helyét, amelyeken kisebb összegű külsőköltség-díjat kell fizetni (a továbbiakban: településeket összekötő egyéb utak).

A tagállamok kötelesek továbbá szükség szerint pontosan bejelenteni a Bizottságnak azokat az időszakokat – így különösen az éjszakai időszakot, valamint a különböző nappali, heti és szezonális csúcsforgalmi időszakokat –, amelyekben a közutak nagyobb zsúfoltságára vagy a nagyobb zajártalomra való tekintettel nagyobb összegű külsőköltség-díj vehető ki.

A közutak besorolásának és az egyes időszakok meghatározásának a közúton és a közút mentén fekvő területeken tapasztalható forgalmi torlódások és környezetszennyezés kockázatának nagyságával összefüggő, objektív kritériumokon kell alapulnia, így különösen a népsűrűsége, a szennyezési csúcsidőszakoknak a 96/62/EK irányelvvel összhangban mért éves számán, a járműforgalom átlagos napi és óránkénti nagyságán, valamint a szolgáltatás színvonalán (vagyis a nap vagy az év időtartama azon hányadának hosszán, amelynek során az adott közút le van zárva vagy a rajta megvalósuló forgalom a kapacitás közelében vagy

felett van, a menetidő átlagos megnövekedésén és/vagy a feltorlódott járműsor átlagos hosszán). A felhasznált kritériumokat a bejelentésben meg kell jelölni.

3. A DÍJ ÖSSZEGE

A független hatóság a járműosztályok, a közúttípusok és az időszakok minden egyes kombinációjára egyetlen konkrét összeget határoz meg. Az így kiadódó díjstruktúrának átláthatónak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetőnek kell lennie, és alkalmazásának szabályait nyilvánosan közzé kell tenni.

A díjtételek megállapítása során a független hatóság törekszik a hatékony árképzés elvének érvényesítésére, vagyis olyan árak kialakítására, amelyek a díjtétel fizetésére kötelezett jármű használatából fakadó járulékos társadalmi költségek közelében vannak. A díjtételnek a lehető legközelebb kell lennie a díjtétel fizetésére kötelezett úthasználókhoz hozzárendelhető külső költséghez.

A díjtételek megállapítása előtt meg kell fontolni annak kockázatát, hogy a díjkivetés következtében a forgalom másfelé terelődhet és ennek következtében a közúti közlekedésbiztonságra, a környezetre és az utak zsúfoltságára gyakorolt kedvezőtlen hatások máshol jelentkezhetnek, és meg kell vizsgálni az e kockázat csökkentésére rendelkezésre álló lehetőségeket.

A független hatóság köteles figyelemmel kísérni, hogy a díjrendszer – ott, ahol alkalmazzák – mennyire hatékony a közlekedésnek tulajdonítható környezetkárosítás és az utak zsúfoltságának mérséklésében. A független hatóság a díjstruktúrát és a járműosztályok, az úttípusok és az időszakok egyes kombinációira alkalmazandó díjtételek összegét a közlekedés iránti kereslet változásainak függvényében rendszeresen kiigazítja.

4. A KÜLSŐ KÖLTSÉG ELEMEL

4.1. A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége

Ha a tagállam úgy dönt, hogy a külsőköltség-díjba egészben vagy részben beépíti a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költségét, akkor a független hatóság a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés áthárítható költségét a következő képletből, vagy ha azok kisebbek, az 1. táblázatban meghatározott fajlagos értékekben határozza meg:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}, \text{ ahol:}$$

- PCV_{ij} : az „i” jelű járműosztály által a „j” jelű úttípuson okozott levegőszennyezés költsége (EUR/járműkilométer),
- EF_{ik} : az „i” jelű járműosztály „k” jelű szennyező anyagra vonatkozó kibocsátási tényezője (gramm/kilométer),
- PC_{jk} : a „j” jelű úttípus esetén a „k” jelű szennyező anyag pénzben kifejezett költsége (EUR/gramm).

A fentiekben csak a por és az ózonelőanyagok, így különösen a nitrogén-oxidok és az illékony szerves vegyületek kibocsátása vehető figyelembe. A kibocsátási tényezőket az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről szóló 2001/81/EK irányelvben előírt nemzeti emissziókataszterek összeállítása során a tagállamok által alkalmazott értékkel kell

figyelembe venni (ami az EMEP/CORINAIR által az emissziókataszterek összeállításához kiadott útmutató használatát igényli).¹⁹ A szennyező anyagok pénzben kifejezett költségét a „Handbook on estimation of external cost in the transport sector” (Kézikönyv a közlekedési ágazat külső költségeinek becsléséhez) című kiadvány²⁰ 13. táblázata alapján kell felvenni.

1. táblázat: A jármű által okozott levegőszennyezés költsége (PCV)

Eurocent/járműkilométer	Külvárosi utak	Településeket összekötő egyéb utak
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V és kevésbé szennyező	3	2

Értékek eurocentben, 2000

Az 1. táblázatban található értékek a „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector” című kiadvány²¹ 15. táblázatában négy különböző tömegosztályra megadott értékek számtani közepének felelnek meg. A tagállamok az 1. táblázatban található értékeket a járműparkon belüli tényleges járműméret-összetételnek megfelelően, korrekciós tényezők alkalmazásával kiigazíthatják. Az 1. táblázatban található értékek hegyvidéki területeken – az utak esése, a tengerszint feletti magasság és/vagy a hőmérsékleti inverzió által indokolt mértékben – legfeljebb 2-es szorzóval kiigazíthatók.

A független hatóság a levegőszennyező anyagokra vonatkozó mérési adatok és a levegőszennyező anyagok pénzben kifejezett költségének helyileg érvényes értéke felhasználásával alternatív módszereket alkalmazhat, amennyiben az eredmények egyetlen járműosztály esetében sem haladják meg a fenti képletből vagy a fenti fajlagos értékekből adódó eredményeket.

Minden olyan paramétert, adatot és egyéb információt, amely a levegőszennyezés áthárítható költségének meghatározásával kapcsolatos számítások megértéséhez szükséges, a nyilvánosság elé kell tárn.

4.2. A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége

Ha a tagállam úgy dönt, hogy a külsőköltség-díjba egészben vagy részben beépíti a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költségét, akkor a független hatóság a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom áthárítható költségét a következő képletből, vagy ha azok kisebbek, a 2. táblázatban meghatározott fajlagos értékekben határozza meg:

$$NCV_{ij}(\text{nappal}) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij}(\text{éjszaka}) = n \times NCV_{ij}(\text{nappal}), \text{ ahol:}$$

¹⁹ Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség módszertana: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

²¹ Ua.

- NCV_{ij} : az „i” jelű járműosztály által a „j” jelű úttípuson okozott zajártalom költsége (EUR/járműkilométer),
- NC_{jk} : a „j” jelű úttípuson a „k” jelű zajszint által okozott zajártalom lakosonkénti költsége (EUR/fő),
- POP_k : a nappali időszakban a „k” jelű zajszintnek kitett lakosok kilométerenkénti száma (fő/kilométer),
- ADT: az átlagos napi forgalom (járműszám),
- n: az éjszakai korrekciós tényező.

A „k” jelű zajszintnek kitett lakosok számát a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló 2002/49/EK irányelv 7. cikke alapján elkészített stratégiai zajtérképek alapján kell felvenni.

A „k” jelű zajszint által okozott zajártalom lakosonkénti költségét a „Handbook on estimation of external cost in the transport sector” című kiadvány²² 20. táblázata alapján kell felvenni.

Az átlagos napi forgalom meghatározása során a nehéz tehergépjárművek a személygépkocsikhoz képest legfeljebb 4-szeres súllyal vehetők figyelembe.

2. táblázat: A járművek által okozott zajártalom áthárítható költsége (NCV)

Eurocent/járműkilométer	Nappal	Éjszaka
Külvárosi utak	1,1	2
Településeket összekötő egyéb utak	0,13	0,23

Értékek eurocentben, 2000

Forrás: Handbook on the estimation of external cost in the transport sector, 22. táblázat²³

Az 2. táblázatban található értékek hegyvidéki területeken – az utak esése, a hőmérsékleti inverzió és/vagy a völgyek zajfelerősítő hatása által indokolt mértékben – legfeljebb 5-ös szorzóval kiigazíthatók.

Minden olyan paramétert, adatot és egyéb információt, amely a zajártalom áthárítható költségének meghatározásával kapcsolatos számítások megértéséhez szükséges, a nyilvánosság elé kell tárni.

4.3. A forgalmi torlódások költsége

A tagállam túlszűfolt utak tekintetében akkor dönthet úgy, hogy a külsőköltség-díjba egészben vagy részben beépíti a forgalmi torlódások költségét, ha kimutatja, hogy a jármű által a forgalmi torlódáson keresztül más úthasználóknak okozott költség meghaladja a járműre már áthárított infrastruktúra-fejlesztési költséget. Ilyen esetben a független hatóság a

²² Ua.
²³ Ua.

forgalmi torlódások egyes időszakokban alkalmazandó áthárítható költségét a következő képletekből, vagy ha azok kisebbek, a 3. táblázatban meghatározott fajlagos értékekben határozza meg:

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q}, \text{ ahol:}$$

- CCV: a forgalmi torlódások áthárítható költsége (EUR/járműkilométer),
- IDC: a már áthárított infrastruktúra-fejlesztési költség (EUR/járműkilométer),
- Q₀: az optimális óránkénti forgalom (járműszám/óra),
- MEC(Q): a forgalmi torlódások járulékos külső költsége (EUR/járműkilométer),
- VOT: az idő pénzben kifejezett értéke (EUR/óra.jármű),
- Q: az átlagos óránkénti forgalom (járműszám),
- ΔQ: az óránkénti forgalom kis megváltozása,
- v(Q): a forgalom átlagos sebessége (kilométer/óra).

Az átlagos forgalom meghatározása során a nehéz tehergépjárművek a személygépkocsikhoz képest 3-nál nem nagyobb egyenértékűségi tényezővel vehetők figyelembe.

Az optimális óránkénti forgalom értékét úgy kell meghatározni, hogy fokozatos közelítéssel a költséget addig növeljük, amíg az óránkénti forgalom és a forgalmi torlódások járulékos külső költsége egyensúlyba nem kerül. Alternatívaképpen feltételezhető, hogy a forgalmi torlódások áthárítható költségének (CCV) és járulékos külső költségének (MEC) hányadosa 0,5.

A sebesség–forgalom függvényt a mérnöki gyakorlatban szokásos görbék alapján kell felvenni.

Az idő pénzben kifejezett értékét a fizetési hajlandóságra vonatkozó naprakész felmérések alapján kell figyelembe venni.

3. táblázat: A járművek által okozott forgalmi torlódások áthárítható költsége (CCV)

Eurocent/járműkilométer	„A” időszak	„B” időszak	„C” időszak
Külvárosi utak	0	20	65
Településeket összekötő egyéb utak	0	2	7

Értékek eurocentben, 2000

Forrás: Becslés a „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector” című kiadvány 7. táblázata alapján²⁴

Az „A” időszak az az időszak, amikor a forgalom stabil.

A „B” időszak az a csúcsforgalmi vagy csúcsforgalomhoz közeli időszak, amikor a forgalom instabil.

A „C” időszak az az extrém csúcsforgalmi időszak, amikor a forgalom jelentősen lelassul vagy megáll.

Minden olyan paramétert, adatot és egyéb információt, amely a forgalmi torlódások áthárítható költségének meghatározásával kapcsolatos számítások megértéséhez szükséges, a nyilvánosság elé kell tárni.

²⁴ Ua.