

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekendéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

► **B**                    ► **M9** AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1999/62/EK IRÁNYELVE  
(1999. június 17.)  
a járművekre egyes közúti infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról ◀  
(HL L 187., 1999.7.20., 42. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <b>M1</b>	Az Európai Parlament és a Tanács 2006/38/EK irányelve (2006. május 17.)	L 157	8	2006.6.9.
► <b>M2</b>	A Tanács 2006/103/EK irányelve (2006. november 20.)	L 363	344	2006.12.20.
► <b>M3</b>	Az Európai Parlament és a Tanács 2011/76/EU irányelve (2011. szeptember 27.)	L 269	1	2011.10.14.
► <b>M4</b>	A Tanács 2013/22/EU irányelve (2013. május 13.)	L 158	356	2013.6.10.
► <b>M5</b>	A módosított 1999/62/EK irányelv II. mellékletének és IIIb. melléklete 1. és 2. táblázatának a szóban forgó irányelv 10a. cikke alapján történő aktualizálása az euróban kifejezett alkalmazandó összegek tekintetében 2014/C 46/05	C 46	3	2014.2.18.
► <b>M6</b>	A 2011/76/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított 1999/62/EK irányelv II. mellékletének és IIIb. melléklete 1. és 2. táblázatának a szóban forgó irányelv 10a. cikke alapján történő aktualizálása az euróban kifejezett alkalmazandó összegek tekintetében 2016/C 101/01	C 101	1	2016.3.17.
► <b>M7</b>	A 2011/76/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított 1999/62/EK irányelv II. mellékletének és IIIb. melléklete 1. és 2. táblázatának a szóban forgó irányelv 10a. cikke alapján történő aktualizálása az euróban kifejezett alkalmazandó összegek tekintetében 2018/C 205/01	C 205	1	2018.6.14.
► <b>M8</b>	A 2011/76/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv II. mellékletének és IIIb. melléklete 1. és 2. táblázatának a szóban forgó irányelv 10a. cikke alapján történő aktualizálása az euróban kifejezett alkalmazandó összegek tekintetében 2020/C 223/01	C 223	1	2020.7.7.

- **M9** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/362 irányelve (2022. február 24.) L 69 1 2022.3.4.

Módosította:

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

Helyesbítette:

- **C1** Helyesbítés, HL L 51., 2008.2.26., 27. o. (1999/62/EK)  
► **C2** Helyesbítés, HL L 51., 2008.2.26., 27. o. (2006/38/EK)  
► **C3** Helyesbítés, HL C 194., 2016.6.1., 15. o. (2016/C 101/01)  
► **C4** Helyesbítés, HL L 227., 2022.9.1., 133. o. (2022/362)

▼ B▼ M9

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1999/62/EK  
IRÁNYELVE**

(1999. június 17.)

**a járművekre egyes közúti infrastruktúrák használatáért kivetett  
díjakról**

▼ B

**I. FEJEZET**

**Általános rendelkezések**

▼ M9

*1. cikk*

- (1) Ez az irányelv a következőkre alkalmazandó:
- a) a nehéz tehergépjárművekre kivetett járműadók;
  - b) a járművekre kivetett úthasználati díjak és használati díjak.
- (2) Ez az irányelv nem alkalmazandó a kizárólag a tagállamok nem európai területein használt járművekre.
- (3) Ez az irányelv nem alkalmazandó a Kanári-szigeteken, Ceutában és Melillában, az Azori-szigeteken vagy Madeirán bejegyzett, kizárólag ezeken a területeken, vagy ezen területek és Spanyolország, illetve Portugália kontinentális területei között üzemeltetett járművekre.

*2. cikk*

- (1) Ezen irányelv alkalmazásában:
- 1. „transzeurópai közúthálózat”: az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> II. fejezetének 3. szakaszában említett közúti közlekedési infrastruktúra, az említett rendelet I. mellékletében szereplő térképeken ábrázoltak szerint;
  - 2. „transzeurópai közlekedési törzshálózat”: az 1315/2013/EU rendelet III. fejezetével összhangban meghatározott közlekedési infrastruktúra;
  - 3. „építési költségek”: az építkezéshez kapcsolódó költségek, beleértve adott esetben a következők valamelyikének finanszírozási költségeit is:
    - a) új infrastruktúra vagy új infrastrukturális fejlesztések (a jelentős strukturális javításokat is beleértve);
    - b) 2008. június 10. előtt legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztések (a jelentős strukturális javításokat is beleértve), amennyiben 2008. június 10-én már hatályban voltak úthasználatidij-rendszerek, vagy bármely, 2008. június 10-ét követően bevezetett úthasználatidij-rendszer bevezetését megelőzően legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztés; vagy

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

**▼ M9**

- c) a b) pontban említett határidők előtt befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztés, amennyiben:
- i. egy tagállam olyan úthasználatdíj-rendszert hozott létre, amely ezen költségek megtérülését egy úthasználatdíj-rendszer üzemeltetőjével kötött és 2008. június 10. előtt hatályba lépett szerződés vagy más egyenértékű jogi aktus révén biztosítja; vagy
  - ii. egy tagállam bizonyítani tudja, hogy a kérdéses infrastruktúra építésére azzal a feltétellel került sor, hogy a tervezési élettartam meghaladja a 30 évet;
4. „finanszírozási költségek”: kölcsönök kamata és a részvényesek általi bármely tőkefinanszírozás hozama;
5. „jelentős strukturális javítások”: strukturális javítások, azon javítások kivételével, amelyek már nem járnak előnyökkel a közúthasználók számára, különösen ha a javítási munkálatok helyett további útfelszínjavító vagy egyéb építési munkálatokat végeznek;
6. „autópálya”: olyan közút, amelyet kifejezetten a gépjármű-közlekedés céljára terveztek és építettek, amely nem szolgálja ki az úti ingatlanokat, és amely eleget tesz a következő kritériumoknak:
- a) egyes pontokat vagy ideiglenes eseteket kivéve mindkét forgalmi irányban elkülönített úttessel rendelkezik, amelyeket a közlekedés céljára nem szolgáló sáv, vagy kivételes esetben más eszköz választ el egymástól;
  - b) szintben nem keresztez közutat, vasúti vagy villamosvágányt, kerékpárutat vagy gyalogutat; és
  - c) kifejezetten autópályaként van megjelölve;
7. „úthasználati díj”: valamely járműre az adott infrastruktúrán megtett távolság és a jármű típusa alapján fizetendő, meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít az említett jármű számára az infrastruktúrák használatához, és amely a következő díjak közül egyet vagy többet foglal magában:
- a) infrastruktúradíj;
  - b) torlódási díj; vagy
  - c) külsőköltség-díj;
8. „infrastruktúradíj”: az adott infrastruktúra építése, fenntartása, üzemeltetése és fejlesztése tekintetében a tagállamnál felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj;
9. „külsőköltség-díj”: a következők közül eggyel vagy többel kapcsolatban felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj:
- a) a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés;

**▼ M9**

- b) a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom; vagy
- c) a közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás;
10. „a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége”: valamely jármű üzemeltetése során a lebegő részecskék, valamint az ózonprekursorok, így például a NO<sub>x</sub> és az illékony szerves vegyületek levegőbe történő kibocsátásával okozott emberi egészségkárosodás és környezeti kár költsége;
11. „a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége”: a járművek által kibocsátott vagy a járművek és az útfelület kölcsönhatása következtében keletkező zajjal okozott emberi egészségkárosodás és környezeti kár költsége;
12. „a közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás költsége”: a jármű üzemeltetése során történő szén-dioxid-kibocsátással okozott kár költsége;
13. „torlódás”: az a helyzet, amikor a forgalom mértéke megközelíti vagy meghaladja az út kapacitását;
14. „torlódási díj”: az a díj, amelyet abból a célból vetnek ki a járművekre, hogy fedezzék a torlódás által előidézett költségeket az érintett tagállamban, vagy csökkentsék a torlódást;
15. „súlyozott átlagos infrastruktúradíj”: az infrastruktúradíjból egy adott időszakban befolyó teljes bevétel és az ezen időszakban a díjköteles közútszakaszokon megtett nehézgépjármű-kilométerek számának hányadosa;
16. „használati díj”: egy meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít egy jármű számára a 7. cikk (1) és (2) bekezdésében említett infrastruktúrák meghatározott időtartam alatti használatához;
17. „jármű”: közúti árufuvarozás vagy személyszállítás céljára szánt vagy használt, négy vagy több kerekű gépjármű vagy csuklós járműszerelvény;
18. „nehézgépjármű”: olyan jármű, amelynek műszakilag megengedett legnagyobb összömege meghaladja a 3,5 tonnát;
19. „nehéz tehergépjármű”: árufuvarozásra szánt nehézgépjármű;
20. „autóbusz”: a vezetőn kívül több mint nyolc utas szállítására szolgáló nehézgépjármű;
21. „könnyűgépjármű”: olyan jármű, amelynek műszakilag megengedett legnagyobb összömege nem haladja meg a 3,5 tonnát;

▼ **M9**

22. „személygépkocsi”: olyan könnyűgépjármű, amely a vezetón kívül legfeljebb nyolc utas szállítására alkalmas;
23. „muzeális jellegű jármű”: a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> 3. cikkének 7. pontjában meghatározott muzeális jellegű jármű;
24. „minibusz”: olyan könnyűgépjármű, amely a vezetón kívül több mint nyolc utas szállítására alkalmas;
25. „lakóautó”: szálláshelyet magában foglaló jármű, amely a következőket tartalmazza: ülések és asztal, alvóhely, amely különálló vagy az ülésekből átalakítható is lehet, főzőalkalmatosság és tárolóhely;
26. „könnyű haszongépjármű”: áruszállításra szánt könnyűgépjármű;
27. „kisteherautó”: az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> I. melléklete C. részének 4.2. pontjának értelmében vett könnyűgépjármű;
28. „nehézsépjármű szén-dioxid-kibocsátása”: a nehézsépjárműnek az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet <sup>(3)</sup> IV. melléklete II. részében meghatározott ügyfél-információs dokumentuma 2.3. pontjában megadott fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátása;
29. „kibocsátásmentes jármű”:
- a) az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(4)</sup> 3. cikkének 11. pontjában meghatározott „kibocsátásmentes nehézsépjármű”; vagy
  - b) bármely, belső égésű motor nélküli személygépkocsi, minibusz vagy könnyű haszongépjármű;
30. „alacsony kibocsátású nehézsépjármű”:
- a) az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 12. pontjában meghatározott „alacsony kibocsátású nehézsépjármű”, vagy

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o.).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

<sup>(3)</sup> A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete (2017. december 12.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézsépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és az 582/2011/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 349., 2017.12.29., 1. o.).

<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézsépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

## ▼ M9

- b) a kibocsátásmentes járműtől eltérő, az említett rendelet 2. cikke (1) bekezdése a)–d) pontjának hatálya alá nem tartozó olyan nehézgépjármű, amelynek a szén-dioxid-kibocsátása alacsonyabb, mint a járműcsoportja szén-dioxid-referenciakibocsátásának az 50 %-a;
31. „fuvarozó”: olyan vállalkozás, amely áruk vagy személyek közötti szállításával foglalkozik;
32. „Euro 0”, „Euro I”, „Euro II”, „Euro III”, „Euro IV”, „Euro V”, „EEV” és „Euro VI” kibocsátási osztályba tartozó jármű”: olyan nehézgépjármű, amely megfelel a 0. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek;
33. „nehézgépjármű-típus”: az a kategória, amelybe a nehézgépjármű a tengelyszáma, mérete, illetve tömege vagy bármely más, útkárosodásra vonatkozó járműosztályozási tényező – például a IV. mellékletben foglalt, az útkárosodáson alapuló osztályozási rendszer – alapján tartozik, feltéve, hogy az alkalmazott osztályozási rendszer olyan járműjellemzőkön alapul, amelyek vagy szerepelnek a minden tagállamban használt járműdokumentációban, vagy pedig láthatóak;
34. „járműalcsoport”: az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 8. pontjában meghatározott „járműalcsoport”;
35. „járműcsoport”: az (EU) 2017/2400 rendelet I. mellékletének 1. táblázatában felsorolt járműcsoportok egyike;
36. „Y év beszámolási időszaka”: az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 3. pontjában meghatározott „Y év beszámolási időszaka”;
37. „kibocsátáscsökkentési pályagörbe” az Y év beszámolási időszaka és az adott járműalcsoport (sg) tekintetében, azaz  $ET_{Ysg}$ : az éves szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési tényező ( $R-ET_Y$ ) és a járműalcsoport (sg) szén-dioxid-referenciakibocsátásának ( $rCO_{2sg}$ ) szorzata, azaz  $ET_{Ysg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$ ; az  $Y \leq 2030$  évek tekintetében mind az  $R-ET_{Y-t}$ , mind az  $x \cdot rCO_{2sg-t}$  az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 5.1. pontjával összhangban határozzák meg: az  $Y > 2030$  évek tekintetében az  $R-ET_Y$  értéke 0,70; az  $rCO_{2sg}$ -nak az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (2) bekezdésével összhangban elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal kiigazított értéke alkalmazandó az említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok alkalmazásának vonatkozó kezdőnapjait követően megkezdődő beszámolási időszakokra;
38. „járműcsoport szén-dioxid-referenciakibocsátása”:
- a) az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó járművek tekintetében az említett rendelet I. mellékletének 3. pontjában szereplő képlettel összhangban kiszámított összeg;
- b) az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá nem tartozó járművek tekintetében az adott járműcsoportba tartozó járművek összes szén-dioxid-kibocsátásának átlagos értéke, amelyet az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek <sup>(1)</sup> megfelelően jelentenek be az első beszámolási időszak vonatkozásában, amely időszak azon dátum után indul, amikor az

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről HL L 173., 2018.7.9., 1. o.)

**▼M9**

(EU) 2017/2400 rendelet 24. cikkével összhangban megtiltják az adott járműcsoportba tartozó olyan járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyek nem teljesítik az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkében említett kötelezettségeket;

39. „koncessziós szerződés”: a 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> 5. cikkének 1. pontjának a) alpontjában meghatározott építési koncesszió vagy a b) alpontjában meghatározott szolgáltatási koncesszió;
40. „koncessziós úthasználati díj”: koncessziós szerződés keretében egy koncessziós jogosult által kivetett úthasználati díj;
41. „jelentősen módosított úthasználati- vagy használati díj-rendszer”: olyan úthasználati- vagy használati díj-rendszer, amely esetében a díjak módosítása a bevételeket az előző pénzügyi évhez képest várhatóan legalább 10 %-kal növeli, függetlenül a forgalomnövekedés hatásától, valamint a Bizottság (Eurostat) által közzétett uniós szintű harmonizált fogyasztói árindexben (HICP) – kivéve az energiát és a feldolgozatlan élelmiszereket illetően – bekövetkezett változások alapján mért infláció miatt végzett korrekciót követően.

(2) Az (1) bekezdés 2. pontjának alkalmazásában:

- a) az építési költségek figyelembe veendő aránya semmiképpen sem haladhatja meg az infrastruktúra alkotórészei tervezési élettartamának fennálló idejéből – a 2008. június 10-én vagy, amennyiben az a későbbi, az új úthasználati díj-rendszerek bevezetésének napján – még hátralévő rész arányát;
- b) az infrastruktúra vagy az infrastrukturális fejlesztés költségei magukban foglalhatnak bármely egyedi, a zajártalom csökkentésére, innovatív technológiák bevezetésére vagy a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló kiadást és az infrastruktúra üzemeltetője által teljesített olyan tényleges kifizetéseket, amelyek objektív környezeti elemekhez kapcsolódnak, így például a talajszennyezés elleni védekezést szolgálják.

(3) A 7da. cikk (3) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok a lakóautókat autóbusszként vagy személygépkocsiként kezelhetik.

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

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

— *Belgium:*

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

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014/23/EU irányelve (2014. február 26.) a koncessziós szerződésekről (HL L 94., 2014.3.28., 1. o.).



**▼ M2**

— *Bulgária:*  
данък върху превозните средства,

**▼ A1**

— *Cseh Köztársaság:*  
silniční daň,

**▼ B**

— *Dánia:*  
vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,  
— *Németország:*  
Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**

— *Észtország:*  
raskeveokimaks,

**▼ B**

— *Görögország:*  
Τέλη κυκλοφορίας,  
— *Spanyolország:*  
a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;  
b) impuesto sobre actividades económicas (csak a gépjárművekre kivetett adók összege vonatkozásában),  
— *Franciaország:*  
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;  
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

**▼ M4**

— *Horvátország:*  
godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila,

**▼ B**

— *Írország:*  
vehicle excise duty,  
— *Olaszország:*  
a) tassa automobilistica;  
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

**▼ A1**

— *Ciprus:*  
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

**▼ A1**

— *Lettország:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Litvānija:*

a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;

b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

**▼ B**

— *Luxemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

**▼ A1**

— *Magyarország:*

gépjárműadó,

— *Málta:*

ličenziya tat-triqroad licence fee,

**▼ B**

— *Hollandia:*

motorrijtuigenbelasting,

— *Ausztria:*

Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**

— *Lengyelország:*

podatek od środków transportowych,

**▼ B**

— *Portugália:*

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

**▼ M2**

— *Rumānija:*

Taxa asupra mijloacelor de transport,

**▼ A1**

— *Slovēnija:*

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

— *Slovākija:*

cestná daň,

**▼ B**

— *Finnország:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

**▼B**

— *Svédország:*

fordonsskatt,

— *Egyesült Királyság:*

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicle licence.

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

#### 4. cikk

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

#### 5. cikk

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

#### 6. cikk

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

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

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

a) nemzetbiztonsági vagy polgári védelmi célokat szolgáló, tűzoltó és egyéb vészhelyzeti szolgálatok, illetve a rendőrség által használt, valamint útkarbantartási célokra használt járművek vonatkozásában;

b) a bejegyzés szerinti tagállam közútjain csak alkalmi jelleggel közlekedő és olyan természetes vagy jogi személyek által üzemeltetett járművek vonatkozásában, akiknek/amelyeknek a főtevékenysége nem áru fuvarozás, feltéve hogy az ilyen járművekkel végzett fuvarozási tevékenység nem idéz elő torzulásokat a versenyben, továbbá hogy a Bizottság a csökkentett mértékű adók vagy adómentesség alkalmazásához hozzájárul.

(3) a) A Bizottság javaslatát követően a Tanács egyhangú határozattal engedélyezheti bizonyos tagállamok számára, hogy az érintett tagállamok sajátos társadalmi-gazdasági, vagy infrastruktúráikkal kapcsolatos politikáik alapján fenntartsák további mentességek vagy csökkentett gépjárműadó-tételek

**▼B**

alkalmazását. Az ilyen mentességek vagy csökkentett adótételek csak az érintett tagállamban bejegyzett olyan gépjárművekre alkalmazhatók, amelyekkel kizárólag az érintett tagállam egy jól körülhatárolható területén végeznek fuvarozási tevékenységeket.

- b) Minden olyan tagállam, amely ilyen adómentesség vagy csökkentett adótétel alkalmazását fenn kívánja tartani, a Bizottságot tájékoztatja erről, és köteles a Bizottság számára minden további szükséges tájékoztatást megadni. A Bizottság a mentesség vagy a csökkentett adótétel fenntartására tett javaslatról a többi tagállamot egy hónapon belül tájékoztatja.

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

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

**III. FEJEZET****►C1 Úthasználati díjak ◀ és használati díjak****▼M9***7. cikk*

(1) A 9. cikk (1a) bekezdésének sérelme nélkül, a tagállamok az e cikk (4)–(14) bekezdésében, valamint a 7a–7k. cikkben meghatározott feltételek szerint úthasználati díjakat és használati díjakat tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be a transzeurópai közúthálózaton vagy annak egyes szakaszain, továbbá saját autópálya-hálózatuk bármely más olyan szakaszán, amely nem része a transzeurópai közúthálózatnak.

(2) Az (1) bekezdés nem sérti a tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy az EUMSZ-szel összhangban más utakra vonatkozóan úthasználati díjat és használati díjat alkalmazzanak, feltéve, hogy az ilyen más utakon kivetett úthasználati díj és használati díj nem különbözteti meg hátrányosan a nemzetközi forgalmat, és nem vezet a gazdasági szereplők közötti verseny torzulásához. Az autópályának nem minősülő, nem a transzeurópai úthálózathoz tartozó utakra kivetett úthasználati díjnak és használati díjnak meg kell felelniük az e cikk (4) és (5) bekezdésében, a 7a. cikkben, és a 7j. cikk (1), (2) és (4) bekezdésében előírt feltételeknek.

(3) Ezen irányelv egyéb rendelkezéseinek sérelme nélkül, a különböző járműkategóriák – például a nehézgépjárművek, a nehéz tehergépjárművek, az autóbuszok, a könnyűgépjárművek, a könnyű haszongépjárművek, a minibuszok és a személygépkocsik – tekintetében egymástól függetlenül különböző úthasználati díjak és használati díjak vezethetők be és tarthatók fenn. Ha azonban egy tagállam a személygépkocsikra díjat vet ki, a könnyű haszongépjárművekre is díjat kell kivetnie.

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

▼ **M9**

(4) A tagállamok egy adott járműkategóriára sem vehetnek ki egyidejűleg úthasználati díjat és használati díjat egyazon útszakasz használatáért. Azok a tagállamok azonban, amelyek hálózatukon használati díjat alkalmaznak, a hidak, alagutak és hágók használatáért úthasználati díjat is kivethetnek.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a hidak, alagutak és hágók használatáért kivetett ilyen úthasználati díjakra nem alkalmazzák a 7ca. cikk (3) bekezdését, a 7ga. cikk (1) bekezdését és a 7gb. cikk (2) bekezdését, amennyiben a következő két feltétel közül az egyik vagy mindkettő teljesül:

- a) a 7ca. cikk (3) bekezdésének, a 7ga. cikk (1) bekezdésének és a 7gb. cikk (2) bekezdésének alkalmazása technikailag nem lenne kivitelezhető az ilyen differenciálásnak az érintett úthasználatidíj-rendszerben való bevezetése céljából;
- b) a 7ca. cikk (3) bekezdésének, a 7ga. cikk (1) bekezdésének és a 7gb. cikk (2) bekezdésének alkalmazása a leginkább szennyező járművek más útra tereléséhez vezetne, ami káros hatással lenne a közúti közlekedésbiztonságra és a közegészségre.

Az a tagállam, amely e bekezdés második albekezdésével összhangban úgy dönt, hogy nem alkalmazza a 7ca. cikk (3) bekezdését, a 7ga. cikk (1) bekezdését és a 7gb. cikk (2) bekezdését, e döntéséről értesíti a Bizottságot.

(5) Az úthasználati díjak és a használati díjak sem közvetett, sem közvetlen módon nem eredményezhetnek megkülönböztetést:

- a) az úthasználó állampolgársága;
- b) a fuvarozó letelepedési helye szerinti tagállam vagy harmadik ország;
- c) a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam vagy harmadik ország; vagy
- d) a közlekedési művelet kiindulási pontja vagy rendeltetési helye alapján.

(6) A tagállamok megállapíthatnak csökkentett mértékű úthasználati díjakat vagy használati díjakat bizonyos útszakaszokra vonatkozóan, vagy egyes útszakaszokat teljes mértékben ki is zárhatnak az útdíjak alól, különösen az alacsony forgalmú, ritkán lakott területeken.

(7) A koncessziós szerződések hatálya alá tartozó közúti infrastruktúrák esetében, amennyiben a szerződést 2022. március 24. előtt írták alá vagy az ajánlatok vagy a tárgyalásos eljárás keretében a tárgyalási felhívásokra adott válaszok a közbeszerzési eljárás keretében 2022. március 24. előtt beérkeztek, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy a 7ca. cikk (3) bekezdését, a 7g. cikk (1) és (2) bekezdését, valamint a 7ga. és a 7gb. cikket mindaddig nem alkalmazzák az említett infrastruktúrákra kivetett úthasználati díjakra és használati díjakra, amíg a szerződést meg nem újítják, illetve az úthasználatidíj- vagy használati díj-rendszert jelentősen nem módosítják.

(8) A (7) bekezdés alkalmazandó azokra a valamely közintézmény és egy magánszektorbeli szervezet között megkötött és 2022. március 24. előtt aláírt olyan hosszú távú szerződésekre is, amelyek tárgya építési munkák kivitelezése és/vagy az építési munkák kivitelezésétől eltérő szolgáltatások kezelése, amelyek nem foglalják magukban a keresleti kockázat áthelyezését.

▼ **M9**

(9) A tagállamok megállapíthatnak csökkentett mértékű úthasználati díjakat vagy használati díjakat, illetve mentességet adhatnak az úthasználati díjak vagy használati díjak fizetésére vonatkozó kötelezettség alól az alábbiak tekintetében:

- a) a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> alapján a menetíró készülék felszerelése és alkalmazása alól mentesített nehézgépjárművek;
- b) olyan, 3,5 tonnát meghaladó, de 7,5 tonnát el nem érő műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű nehéz tehergépjárművek, amelyeket a járművezető munkája során történő felhasználásra szánt anyagok, felszerelések vagy gépek szállítására, illetve kézműipari eljárással gyártott áruk leszállítására használnak, amennyiben a szállítást nem ellenszolgáltatás fejében végzik;
- c) bármely jármű, amelyre teljesülnek a 6. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjában foglalt feltételek, vagy bármely olyan jármű, amely fogyatékkal élő személyek tulajdonában van; és
- d) azon kibocsátásmentes járművek, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb össztömege 4,25 tonna.

(10) 2030. március 25-től a tagállamok nem vethetnek ki használati díjat a transzeurópai közlekedési törzshálózatokon közlekedő nehézgépjárművekre.

(11) A (10) bekezdéstől eltérve, kizárólag kellően indokolt esetekben a tagállamok használati díjat alkalmazhatnak a transzeurópai közlekedési törzshálózatuk szakaszain közlekedő nehézgépjárművekre, amennyiben az úthasználati díj alkalmazása:

- a) az ilyen díjból származó várható bevételhez, illetve előnyökhöz képest aránytalan mértékű adminisztratív terheket, beruházásokat és üzemeltetési költségeket vonna maga után, például az érintett útszakaszok rövidege vagy a viszonylag alacsony népsűrűség, illetve a viszonylag alacsony forgalom miatt; vagy
- b) a forgalom áterelődését eredményezné, ami a közútbiztonság vagy a közegészség tekintetében kedvezőtlen hatásokkal járna.

Az említett használati díjak alkalmazása előtt a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot az erre irányuló szándékukról. Ezen értesítésnek tartalmaznia kell a használati díj alkalmazását az első albekezdésre tekintettel alátámasztó, objektív kritériumokon alapuló indokokat és a használati díj által érintett járművekre és útszakaszokra vonatkozó egyértelmű információkat.

A tagállamok a mentességek hatálya alá tartozó több útszakaszra vonatkozó egyetlen értesítést is benyújthatnak, feltéve, hogy minden útszakasz tekintetében külön-külön feltüntetik az indokolást.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

▼ **M9**

(12) Amennyiben több tagállam a 8. cikkel összhangban közös használatidő-rendszert alkalmaz, e tagállamok 2032. március 25-ig kiigazítják vagy megszüntetik a közös rendszert.

(13) A nehéz tehergépjárművek tekintetében valamely tagállam 2027. március 25-ig dönthet úgy, hogy csak olyan nehéz tehergépjárművekre alkalmaz úthasználati díjat vagy használati díjat, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb össztömege legalább 12 tonna, ha megítélése szerint az úthasználati díjnak vagy a használati díjnak a 12 tonnánál kisebb tömegű nehéz tehergépjárművekre történő alkalmazása:

- a) a forgalom más utakra történő átterelődése következtében jelentős negatív hatást gyakorolna a forgalom szabad áramlására, a környezetre, a zajszintekre, a forgalom sűrűségére, az egészségre vagy a közúti közlekedésbiztonságra;
- b) az említett kiterjesztéssel elérhető többletbevétel 15 %-ánál nagyobb mértékű adminisztrációs költséget eredményezne; vagy
- c) olyan járműkategóriát érintene, amely a felszámítható infrastruktúra-költségeknek legfeljebb 10 %-át idézi elő.

Azon tagállamok, amelyek úgy döntenek, hogy csak azokra a nehéz tehergépjárművekre alkalmaznak úthasználati díjat vagy használati díjat, vagy mindkettőt, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb össztömege legalább 12 tonna, döntésükről és az azt alátámasztó indokokról tájékoztatják a Bizottságot.

(14) Ha egy tagállam minden nehézgépjárműre úthasználati díjat alkalmaz, dönthet úgy, hogy a költségek meghatározott százalékának megtérülését az autóbuszokra és a lakóautókra, egy attól eltérő százalékanak megtérülését pedig a nehéz tehergépjárművekre hárítja.

(15) 2027. március 25-ig a Bizottság értékeli ezen irányelvnek a könnyűgépjárművekre kivetett díjak tekintetében végzett végrehajtását és hatékonyságát.

Ezen értékelés során figyelembe veszi a könnyűgépjárművekre alkalmazott díjszámítási rendszerek alakulását a különböző járműkategóriákra alkalmazott díj típusa, az érintett hálózat kiterjedése, az árképzés arányossága és más releváns elemek tekintetében.

A Bizottság az említett értékelés alapján adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be ezen irányelv érintett rendelkezéseinek módosítására.

*7a. cikk*

(1) A használati díjnak az infrastruktúra használatának időtartamával arányosnak kell lennie.

(2) Amennyiben használati díj alkalmazandó a nehézgépjárművekre, az infrastruktúra használatát legalább az alábbi időtartamokra lehetővé kell tenni: egy nap, egy hét, egy hónap és egy év. A havi díjtétel összege nem haladhatja meg az éves díjtétel összegének 10 %-át, a heti díjtétel összege nem haladhatja meg az éves díjtétel összegének 5 %-át, a napi díjtétel összege pedig nem haladhatja meg az éves díjtétel összegének 2 %-át.

▼ **M9**

Egy tagállam dönthet úgy, hogy a területén nyilvántartásba vett járművekre kizárólag éves díjtételek alkalmazandók.

A tagállamok a használati díjakat – beleértve az adminisztrációs költségeket – az összes nehézgépjárműre vonatkozóan a II. mellékletben meghatározott maximális értékeket nem meghaladó szinten határozzák meg.

(3) Amennyiben használati díj alkalmazandó a személygépkocsikra, az infrastruktúra használatát legalább az alábbi időtartamokra lehetővé kell tenni: egy nap, egy hét és/vagy 10 nap, egy és/vagy két hónap, egy év. A kéthavi díjtétel összege nem haladhatja meg az éves díjtétel 30 %-át, a havi díjtétel összege nem haladhatja meg az éves díjtétel 19 %-át, a tíznapos díjtétel összege nem haladhatja meg az éves díjtétel 12 %-át, a heti díjtétel összege nem haladhatja meg az éves díjtétel 11 %-át, a napi díjtétel összege pedig nem haladhatja meg az éves díjtétel 9 %-át.

A tagállamok a napi használati díj alkalmazását az átmenő forgalomra korlátozhatják.

A tagállamok az infrastruktúra használatát más időtartamra is lehetővé tehetik. Ebben az esetben a tagállamok a felhasználókkal szembeni egyenlő bánásmód elvének megfelelően állapítják meg a díjtételt, figyelembe véve az összes releváns tényezőt, különösen az első albekezdésben említett éves, illetve más időszakokra vonatkozó díjtételeket, a fennálló használati mintákat és az adminisztratív költségeket.

A 2022. március 24-ét megelőzően elfogadott használati díj-rendszereket illetően a tagállamok az egyenlő bánásmód elvének tiszteletben tartása mellett fenntarthatják az első albekezdésben megállapított határértékeket meghaladó díjtételeket, feltéve, hogy azok az említett dátum előtt már hatályban voltak, és fenntarthatják a más használati időszakokra vonatkozó magasabb díjtételeket. ► **C4** Ugyanakkor a tagállamoknak meg kell felelniük az első albekezdésben meghatározott korlátoknak és a harmadik albekezdésnek, amint valamely jelentősen módosított úthasználati díj- vagy használati díj-rendszer lép hatályba, de legkésőbb 2030. március 25-ig. ◀

(4) A minibuszokat és a könnyű haszongépjárműveket illetően a tagállamoknak a (2) vagy a (3) bekezdésnek kell megfelelniük. Amennyiben a tagállamok a könnyű haszongépjárművekre más használati díjtételeket állapítanak meg, mint a személygépkocsikra, úgy a könnyű haszongépjárművekre a személygépkocsikénál magasabb használati díjtételeket kell megállapítaniuk.

(5) A Bizottság 2027. március 25-ig értékeli, hogy műszaki és jogi szempontból megvalósítható-e a különböző könnyű haszongépjárművek differenciált kezelése annak alapján, hogy az érintett könnyű haszongépjármű fel van-e szerelve menetíró készülékkel. Ezen értékelés alapján a Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be ezen irányelv megfelelő módosítására.

*7aa. cikk*

(1) Azok a tagállamok, amelyek 2022. március 24. előtt a transzeurópai közlekedési törzshálózatokon vagy annak egy részén úthasználati díjakat alkalmaztak, valamennyi nehézgépjárműre vagy a nehézgépjárművek bizonyos típusaira vonatkozó kombinált díjszabási rendszert hozhatnak létre.



▼ **M9**

(2) E kombinált díjszabási rendszerben a tagállamok a 7. cikk (10) bekezdésétől függetlenül, a 7. cikk (4) bekezdésével összhangban használati díjat alkalmazhatnak valamennyi nehézgépjárműre vagy a nehézgépjárművek bizonyos típusaira, a transzeurópai közlekedési törzshálózaton vagy annak egy részén közlekedő nehézgépjárművek bizonyos súlykategóriáit is beleértve.

(3) Az e cikk (2) bekezdésében említett használati díjakat a 7ga. cikkel összhangban, valamint az Euro kibocsátási osztály szerint differenciálni kell. Ezenkívül a tagállamok a használati díjakat – beleértve az adminisztrációs költséget – az érintett nehézgépjárművekre vonatkozóan a II. mellékletben meghatározott maximális értékeknél nem nagyobb szinten határozzák meg.

(4) A kombinált díjszabási rendszert létrehozó tagállamok hatásvizsgálatot vagy -elemzést végeznek, amelyben ismertetik a rendszer bevezetésének indokait; a rendszer bevezetése előtt legalább hat hónappal értesítik arról a Bizottságot.

*7b. cikk*

(1) A nehézgépjárművekre kivetendő infrastruktúradíj összegét az infrastruktúra-költségek megtérülésének elve alapján kell megállapítani. A nehézgépjárművekre kivetendő súlyozott átlagos infrastruktúradíjat az építési költségekhez, valamint az adott infrastruktúra-hálózat üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani. A súlyozott átlagos infrastruktúradíj a piaci feltételeknek megfelelő tőkehozamot és/vagy haszonkulcsot is tartalmazhat.

(2) A figyelembe vett költségeknek a nehézgépjárművekre kivetendő infrastruktúradíjjal terhelt hálózathoz vagy hálózatrészhez, és az e díj fizetésére kötelezett járművekhez kell kapcsolódnuk. A tagállamok úgy is dönthetnek, hogy e költségeknek csak bizonyos százalékát térítetik meg.

*7c. cikk*

(1) A tagállamok külsőköltség-díjat tarthatnak fenn vagy vezethetnek be a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés, zajártalom, széndioxid-kibocsátás, illetve ezek bármilyen kombinációjának költségeihez kapcsolódóan.

Amennyiben a tagállamok külsőköltség-díjat alkalmaznak a nehézgépjárművekre, annak összegét differenciáltan és a IIIa. mellékletben említett minimumkövetelményeknek és módszereknek megfelelően állapítják meg, az említett díj összege pedig nem haladhatja meg a IIIb. és IIIc. mellékletben meghatározott referenciaértékeket. A tagállamok úgy is dönthetnek, hogy e költségeknek csak bizonyos százalékát térítetik meg.

(2) A külsőköltség-díj összegét az érintett tagállam állapítja meg. Ha valamely tagállam e célra hatóságot jelöl ki, e hatóságnak jogi és pénzügyi szempontból függetlennek kell lennie attól a szervezettől, amely a díjakat vagy azok bármely részét kezeli vagy beszedi.

(3) A tagállamok a muzeális jellegű járművek külsőköltség-díjának kiigazítását lehetővé tévő mentességeket alkalmazhatnak.

▼ **M9***7ca. cikk*

(1) Amennyiben a tagállamok külsőköltség-díjat vetnek ki a levegőszennyezés vagy a zajártalom tekintetében, figyelembe kell venniük az említett díjjal terhelt hálózathoz vagy hálózatrészehez kapcsolódó költségeket és az e díj fizetésére kötelezett járműveket.

(2) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéshez kapcsolódó külsőköltség-díj nem vonatkozik a legszigorúbb Euro kibocsátási előírásoknak eleget tevő nehézgépjárművekre.

Az első albekezdés négy évvel az említett szabványokat bevezető szabályok hatálybalépésének dátuma után érvényét veszti.

(3) 2026. március 25-től a tagállamok a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés tekintetében külsőköltség-díjat alkalmaznak a nehézgépjárművekre a 7. cikk (1) bekezdésében említett, az úthasználatdíj-fizetési kötelezettség alá eső hálózaton.

Az első albekezdéstől eltérve, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem alkalmaznak külsőköltség-díjat azon útszakaszokon, ahol az a leginkább szennyező járművek más útra tereléséhez vezetne, ami káros hatással lenne a közúti közlekedésbiztonságra és a közegészségre.

(4) A tagállamok felmérhetik a szén-dioxid-kibocsátáshoz és a levegőszennyezéshez kapcsolódó külsőköltség-díj vagy az ilyen kibocsátásokhoz kapcsolódó kedvezmények alkalmazásának lehetőségét, amennyiben a koncessziós úthasználati díjak – a nehézgépjárművek tekintetében a 7 g. és a 7ga. cikkel, valamint a könnyűgépjárművek tekintetében a 7gb. cikkel összhangban – nem differenciáltak.

E fakultatív felmérés eredményéről értesíteni kell a Bizottságot, beleértve annak indokolását is, hogy a tagállam miért nem alkalmaz külsőköltség-díjat vagy kedvezményt.

*7cb. cikk*

(1) A tagállamok a IIIc. mellékletben meghatározott referenciaértékeknél magasabb külsőköltség-díjakat alkalmazhatnak a szén-dioxid-kibocsátásra, feltéve, hogy ez megkülönböztetéstől mentes módon történik, és legfeljebb a IIIc. mellékletben meghatározott értékek kétszeresére korlátozódik. Amennyiben a tagállamok ezt a bekezdést alkalmazzák, döntésüket indokolják, és döntésükről a IIIa. melléklettel összhangban értesítik a Bizottságot.

(2) Az autóbuszok esetében a tagállamok eldönthetik, hogy a nehéztehergépjárművekre meghatározott értékeket, vagy pedig azoknál alacsonyabb értékeket alkalmaznak-e.

(3) A szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltség-díj kombinálható a 7ga. cikkel összhangban differenciált infrastruktúradíjjal.

▼ **M9**

(4) 2027. március 25-ig a Bizottság értékeli az e cikkben említett szén-dioxid-kibocsátáson alapuló díjak differenciálásának végrehajtását és hatékonyságát, valamint a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel <sup>(1)</sup> és a 2003/96/EK tanácsi irányelvvel <sup>(2)</sup> való összhangját. Ezen értékelés alapján a Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be ezen irányelv módosítására. Amennyiben ezt a cikket 2027. január 1-jéig nem módosítják, a 2003/87/EK vagy a 2003/96/EK irányelvet azonban úgy módosítják, hogy az a közúti közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás külső költségei legalább egy részének tényleges internalizálását eredményezi, a Bizottság ezen irányelv 9d. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el ezen irányelv IIIc. mellékletének a szén-dioxid-kibocsátáshoz kapcsolódó külsőköltség-díj meghatározott referenciaértékei kiigazítása céljából való módosítására vonatkozóan, figyelembe véve az Unión belül a közúti közlekedésben használt üzemanyagokra alkalmazott tényleges szén-dioxid-árat.

*7d. cikk*

Legkésőbb hat hónappal az új és szigorúbb Euro kibocsátási előírások elfogadását követően a Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be a IIIb. mellékletben szereplő, megfelelő referenciaértékek meghatározása és a használati díjak II. mellékletben meghatározott maximális összegének kiigazítása érdekében.

*7da. cikk*

(1) A tagállamok az V. mellékletben foglalt követelményekkel összhangban közúthálózatuk bármely, torlódással érintett szakaszán bevezethetnek torlódási díjat. A torlódási díjat csak azokon az útszakaszokon szabad alkalmazni, amelyeken rendszeresen előfordul torlódás, és kizárólag a torlódás által jellemzően érintett időszakokban.

(2) A tagállamok az (1) bekezdésben említett útszakaszokat és időszakokat a közutakat és a közutak mentén fekvő területeket érintő forgalmi torlódások – többek között a menetidő átlagos megnövekedésében vagy a feltorlódott járműsor átlagos hosszában mért – szintjével összefüggő objektív kritériumok alapján határozzák meg.

(3) Az úthálózat bármely szakaszára bevezetett torlódási díjnak megkülönböztetésmentesen minden járműkategóriára vonatkoznia kell, az V. mellékletben ismertetett standard ekvivalenciátényezőknek megfelelően. A tagállamok azonban dönthetnek úgy, hogy a közösségi közlekedés, a társadalmi-gazdasági fejlődés és a területi kohézió ösztönzése érdekében a minibuszokat és az autóbuszokat részben vagy

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

<sup>(2)</sup> A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről (HL L 283., 2003.10.31., 51. o.).

**▼ M9**

egészben mentesítik a torlódási díj megfizetésének kötelezettsége alól. E bekezdés alkalmazásában a lakóautók a műszakilag megengedett legnagyobb össztömegüktől függetlenül nem tekinthetők autóbusznak.

(4) A torlódási díjat az V. mellékletben említett minimumkövetelményekkel összhangban kell megállapítani. A torlódási díjnak tükröznie kell a jármű által a többi úthasználóra, közvetve pedig a társadalomra nézve okozott költségeket, és a díj egyetlen úttípus esetében sem haladhatja meg a VI. mellékletben meghatározott referenciaértékeket. Ha egy tagállam a VI. mellékletben meghatározott referenciaértékeknél magasabb torlódási díjat kíván alkalmazni, erről az V. mellékletben említett követelményekkel összhangban értesíti a Bizottságot.

A torlódási díjkból származó bevételeket vagy az e bevételek pénzügyi értékével megegyező összeget kifejezetten a torlódás problémájának kezelésére vagy általában véve a fenntartható közlekedés és mobilitás fejlesztésére kell fordítani.

Abban az esetben, ha ezeket a bevételeket az általános költségvetéshez rendelik, úgy kell tekinteni, hogy valamely tagállam alkalmazza a második albekezdést, amennyiben a torlódási díjkból származó bevétellel megegyező értékben a torlódás problémájának kezelését vagy a fenntartható közlekedés és mobilitás fejlesztését célzó pénzügyi támogatási politikákat hajt végre.

(5) A tagállamok megfelelő mechanizmusokat vezetnek be a torlódási díjak hatásának nyomon követésére és szintjeinek felülvizsgálatára. Minden tagállam rendszeresen, legalább háromévente felülvizsgálja a díjak szintjét annak biztosítása érdekében, hogy azok ne haladják meg az adott tagállamban a torlódásdíj-fizetési kötelezettség alá eső útszakaszokon fellépő torlódás okozta költségeket.

**▼ M3***7e. cikk***▼ M9**

(1) A tagállamok a nehézgépjárművekre kivetendő infrastruktúradíj legmagasabb szintjét a 7b. cikkben és a III. mellékletben előírt számítási alapelveken alapuló módszertan szerint határozzák meg.

(2) Koncessziós úthasználati díj esetében a nehézgépjárművekre vonatkozó infrastruktúradíj legmagasabb szintje legfeljebb az a szint lehet, amely a 7b. cikkben és a III. mellékletben előírt számítási alapelveken alapuló módszertan alkalmazásából adódna. A két érték egyenlőségét a szóban forgó koncessziós szerződés jellegének megfelelő, kellően hosszú referencia-időszak figyelembevételével kell megvizsgálni.

**▼ M3**

(3) Az (1) és a (2) bekezdésben előírt kötelezettségek nem alkalmazandók azokra az úthasználatdíj-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 lényeges módosítás nélkül hatályban vannak.

▼ M9

## 7f. cikk

(1) Miután tájékoztatták a Bizottságot, a tagállamok az infrastruktúradíjon felül felárat alkalmazhatnak bizonyos olyan útszakaszokra, amelyek rendszeresen fordul elő torlódás, vagy amelyek járművek által történő használata jelentős környezeti károkat okoz, amennyiben a következő feltételek teljesülnek:

- a) a felárból származó bevételt a közlekedési szolgáltatások fejlesztésének finanszírozására vagy a transzeurópai közlekedési törzshálózat olyan közlekedési infrastruktúrájának építésére vagy karbantartására használják fel, amely közvetlenül hozzájárul a torlódás vagy a környezeti kár enyhítéséhez, és amely ugyanazon a közlekedési folyosón helyezkedik el, mint az az útszakasz, amelyre a felár alkalmazásra kerül;
- b) a felár összege nem haladja meg az ezen irányelv 7b. cikke (1) bekezdésének és a 7e. cikkének megfelelően kiszámított, súlyozott átlagos infrastruktúradíj 15 %-át, kivéve, ha a befolyt bevételt az 1315/2013/EU rendelet IV. fejezetének megfelelően meghatározott törzshálózati folyosók határokön átnyúló szakaszainak finanszírozására fordítják, amely esetben a felár nem haladhatja meg az említett, súlyozott átlagos infrastruktúradíj 25 %-át; vagy ha ugyanazon a folyosón két vagy több tagállam felárat alkalmaz, amely esetben ez a felár meghaladhatja az említett, súlyozott átlagos infrastruktúradíj 25 %-át, de nem haladhatja meg az 50 %-át, amennyiben azzal minden olyan tagállam egyetért, amely része az adott folyosónak és amely szomszédos azokkal a tagállamokkal, amelyek területén a folyosónak az alkalmazandó felár hatálya alá tartozó szakasza fekszik;
- c) a felár alkalmazása nem vezet tisztességtelen bánásmóddhoz a kereskedelmi forgalmat illetően más úthasználókkal szemben;
- d) a felár bevezetését megelőzően a Bizottságnak megküldik a felár alkalmazásának pontos helyét, és az a) pontban említett közlekedési infrastruktúra vagy közlekedési szolgáltatások finanszírozásáról meghozott határozatra vonatkozó bizonyítékot;
- e) a felár alkalmazásának időtartamát előre meghatározzák és behatárolják, és ez az időtartam a várt keletkező bevétel tekintetében összhangban van a felár bevételeiből társfinanszírozni kívánt projektek pénzügyi tervével és költség-haszon elemzésével.

(2) Határokon átnyúló új projektek vonatkozásában csak abban az esetben alkalmazható felár, ha ebbe a projektben részt vevő összes tagállam beleegyezik.

(3) Felár a 7 g., a 7ga. vagy a 7gb. cikknek megfelelően differenciált infrastruktúradíjra is alkalmazható.

(4) Miután megkapta a felárat bevezetni kívánó tagállamtól a szükséges információkat, a Bizottság ezen információkat hozzáférhetővé teszi a 9c. cikkben említett bizottság tagjai számára. Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bevezetni kívánt felár nem felel meg az e cikk (1) bekezdésében előírt feltételeknek, vagy egy vagy több peremterület

▼ M9

gazdasági fejlődésére jelentős negatív hatást fog gyakorolni, végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az érintett tagállam által benyújtott díjmegállapítási tervek elutasítása vagy módosítása céljából. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9c. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(5) Nem alkalmazható felár olyan útszakaszokon, amelyekre torlódási díjat vetettek ki.

## 7 g. cikk

(1) Az infrastruktúradíj a torlódások csökkentése, az infrastruktúra károsodásának minimalizálása és az érintett infrastruktúra kihasználtságának optimalizálása, illetve a közúti közlekedésbiztonság ösztönzése céljából differenciálható, amennyiben teljesülnek a következő feltételek:

- a) a differenciálás átlátható, azt nyilvánosságra hozták és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhető;
- b) a differenciálást napszaktól, naptípustól vagy évszaktól függően alkalmazzák;
- c) az infrastruktúradíj egyetlen díjtétele sem haladja meg 175 %-nál nagyobb mértékben a 7b. cikkben említett súlyozott átlagos infrastruktúradíj legmagasabb szintjét;
- d) azon csúcsidőszakok időtartama, amelyek alatt a torlódások csökkentése érdekében magasabb infrastruktúradíjakat vetnek ki, naponta nem haladja meg a hat órát;
- e) a differenciálást átlátható és bevételsemleges módon tervezik meg és alkalmazzák valamely, torlódások által érintett útszakaszon oly módon, hogy alacsonyabb úthasználati díj vonatkozzon az útszakaszt csúcsforgalmi időn kívül használó úthasználókra, és magasabb díj az ugyanezen útszakaszt csúcsforgalmi időszakban használó úthasználókra;
- f) az érintett útszakaszon nem alkalmaznak torlódási díjat.

Az a tagállam, amely ilyen differenciálás bevezetését vagy a meglévő differenciálás módosítását tervezi, erről tájékoztatja a Bizottságot, és számára megküldi a feltételek teljesítésének ellenőrzéséhez szükséges információkat.

(2) Mindaddig, amíg alkalmazni nem kezdik az infrastruktúradíjak és használati díjak 7ga. cikkben említett differenciálását, a nehézgépjárművek tekintetében a tagállamok a jármű Euro kibocsátási osztálya szerint differenciálják az infrastruktúradíjat oly módon, hogy egyetlen infrastruktúradíj se haladja meg 100 %-nál nagyobb mértékben a legszigorúbb Euro kibocsátási előírásokat teljesítő, ugyanolyan járművekre vonatkozó díjat. Amint sor kerül az infrastruktúradíjaknak és a használati díjaknak a 7ga. cikk szerinti differenciálására, a tagállamok megszüntethetik az Euro kibocsátási osztályok szerinti differenciálást.

▼ **M9**

Az első albekezdéstől eltérve, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem alkalmazzák az infrastruktúradíj differenciálására vonatkozó követelményt, amennyiben érvényesül a következők bármelyike:

- a) az súlyosan veszélyeztetné a területükön alkalmazott úthasználatidíj-rendszerek koherenciáját;
- b) technikailag nem lenne kivitelezhető az ilyen differenciálás bevezetése az érintett úthasználatidíj-rendszerben;
- c) az a leginkább szennyező járművek más útra tereléséhez vezetne, ami káros hatást gyakorolna a közúti közlekedésbiztonságra és a közegészségre;
- d) az úthasználati díj a levegőszennyezésért felszámolt külső költségdíjat tartalmaz.

A Bizottságot értesíteni kell minden ilyen eltérésről vagy mentességről.

(3) Az e cikkben említett differenciálás nem alakítható ki úgy, hogy az a többletbevételhez jutást célozza.

*7ga. cikk*

(1) A tagállamok e cikkel összhangban differenciálják a nehézgépjárművekre kivetendő infrastruktúradíjakat és használati díjakat.

A differenciálást legkésőbb az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikke (1) bekezdésével összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusokban az adott járműalcsoportokra vonatkozóan megadott szén-dioxid-referenciakibocsátás közzétételétől számított két éven belül alkalmazni kell az említett rendelet 2. cikke (1) bekezdése a)–d) pontjának hatálya alá tartozó nehézgépjárművek alcsoportjaira.

Az e cikk (2) bekezdésében említett 1., 4. és 5. szén-dioxid-kibocsátási osztály tekintetében az említett differenciálást legkésőbb az e cikk (7) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban az adott csoport tekintetében meghatározott szén-dioxid-referenciakibocsátás közzétételétől számított két éven belül alkalmazni kell az (EU) 2019/1242 rendelet 2. cikke (1) bekezdése a)–d) pontjának hatálya alá nem tartozó nehézgépjárművek csoportjaira. Amennyiben az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 5.1. pontját egy uniós jogalkotási aktus oly módon módosítja, hogy az kiterjedjen a nehézgépjárművek egy adott csoportja tekintetében meghatározott szén-dioxid-referenciakibocsátásra, ezt a szén-dioxid-referenciakibocsátást a továbbiakban nem e cikk (7) bekezdése alapján, hanem az említett rendelet I. mellékletének 5.1. pontja alapján kell meghatározni.

Amennyiben egy, az említett rendelet I. mellékletének 5.1. pontját módosító uniós jogalkotási aktus szén-dioxid-csökkentési pályagörbét határoz meg az (EU) 2019/1242 rendelet 2. cikke (1) bekezdése a)–d) pontjának hatálya alá nem tartozó nehézgépjárművek csoportjaira vonatkozóan, az e cikk (2) bekezdésében meghatározott 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztályra vonatkozó differenciálást az új szén-dioxid-csökkentési pályagörbék hatálybalépésének dátumától kell alkalmazni.

▼ **M9**

A (3) bekezdésben előírt díjcsökkentés sérelme nélkül a tagállamok 2022. március 24-től 2025. december 31-ig a kibocsátásmentes járművek tekintetében járműcsoporttól függetlenül csökkentett mértékű infrastruktúradíjakat vagy használati díjakat állapíthatnak meg, illetve mentességet biztosíthatnak az infrastruktúradíj vagy használati díj megfizetésének kötelezettsége alól. 2026. január 1-jétől e csökkentés mértéke legfeljebb 75 % lehet a (2) bekezdésben meghatározott 1. szén-dioxid-kibocsátási osztály tekintetében alkalmazandó díjhoz képest.

(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül a tagállamok a nehézgépjárművek minden egyes típusára a következő szén-dioxid-kibocsátási osztályokat állapítják meg:

- a) 1. szén-dioxid-kibocsátási osztály – a b)–e) pontban említett egyik szén-dioxid-kibocsátási osztályba sem tartozó járművek;
- b) 2. szén-dioxid-kibocsátási osztály – az adott sg járműalcsoporthoz tartozó, az Y év beszámolási időszakában első alkalommal nyilvántartásba vett azon járművek, amelyek szén-dioxid-kibocsátása több mint 5 %-kal kevesebb az Y év beszámolási időszaka és az adott sg járműalcsoport tekintetében meghatározott szén-dioxid-csökkentési pályagörbéhez képest, de nem tartoznak a c), d) és e) pontban említett egyik szén-dioxid-kibocsátási osztályba sem;
- c) 3. szén-dioxid-kibocsátási osztály – az adott sg járműalcsoporthoz tartozó, az Y év beszámolási időszakában első alkalommal nyilvántartásba vett azon járművek, amelyek szén-dioxid-kibocsátása több mint 8 %-kal kevesebb az Y év beszámolási időszaka és az adott sg járműalcsoport tekintetében meghatározott szén-dioxid-csökkentési pályagörbéhez képest, de nem tartoznak a d) és e) pontban említett egyik szén-dioxid-kibocsátási osztályba sem;
- d) 4. szén-dioxid-kibocsátási osztály – alacsony kibocsátású nehézgépjárművek;
- e) 5. szén-dioxid-kibocsátási osztály – kibocsátásmentes járművek.

A tagállamok biztosítják, hogy a 2. vagy a 3. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozó járművek besorolását az első nyilvántartásba vételt követően hatévente felülvizsgálják, és – adott esetben – a járművet az akkor alkalmazandó küszöbértékek alapján a megfelelő kibocsátási osztályba átsorolják. A használati díj tekintetében az átsorolás legkésőbb az érvényességének az említett átsorolás napjára eső vagy az azt követő napra eső első napján lép hatályba.

(3) Az (1) bekezdés sérelme nélkül a 2., 3., 4. és 5. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozó járművekre csökkentett díjakat kell alkalmazni a következők szerint:

- a) 2. szén-dioxid-kibocsátási osztály – 5–15 %-os csökkentés az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztály tekintetében alkalmazandó díjhoz képest;
- b) 3. szén-dioxid-kibocsátási osztály – 15–30 %-os csökkentés az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztály tekintetében alkalmazandó díjhoz képest;
- c) 4. szén-dioxid-kibocsátási osztály – 30–50 %-os csökkentés az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztály tekintetében alkalmazandó díjhoz képest;
- d) 5. szén-dioxid-kibocsátási osztály – 50–75 %-os csökkentés az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztály tekintetében alkalmazandó díjhoz képest.



**▼M9**

Amennyiben az infrastruktúradíj vagy a használati díj szintén az Euro kibocsátási osztályok szerint differenciált, az első albekezdésben említett csökkentéseket a legszigorúbb Euro kibocsátási előírásokra alkalmazandó díjakhoz képest kell alkalmazni.

(4) Az e cikkben említett differenciálás nem alakítható ki úgy, hogy az a többletbevételhez jutást célozza.

(5) Az (1) bekezdéstől eltérve, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem alkalmazzák az infrastruktúradíj (2) bekezdéssel összhangban történő differenciálásának követelményét, amennyiben a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltség-díjat a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltség-díj IIIc. mellékletben szereplő referenciaértékei szerint vetik ki és differenciálják.

(6) Olyan útszakaszokon, ahol a járművet ellenőrizhető módon szén-dioxid-kibocsátás nélkül üzemeltetik, a tagállamok az adott járműre az 5. szén-dioxid-kibocsátási osztály szerinti csökkentett díjakat alkalmazhatják. Azon tagállamok, amelyek élnek ezzel a lehetőséggel, más útszakaszokon az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztályra alkalmazandó díjakat alkalmazzák az adott járműre.

(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el az (EU) 2019/1242 rendelet 2. cikke (1) bekezdése a)–d) pontjának hatálya alá tartozóktól eltérő járműcsoportokra vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátás meghatározása céljából.

E végrehajtási jogi aktusoknak az (EU) 2018/956 rendelet 10. cikkében említett jelentésben az egyes járműcsoportokra vonatkozóan közzétett adatokat kell tartalmazniuk. A Bizottság ezeket a végrehajtási jogi aktusokat legkésőbb az (EU) 2018/956 rendelet 10. cikkében említett vonatkozó jelentés közzétételét követő hat hónap elteltével fogadja el.

(8) 2027. március 25-ig a Bizottság értékeli az e cikkben említett szén-dioxid-kibocsátáson alapuló díjak differenciálásának végrehajtását és hatékonyságát, továbbá azt, hogy az továbbra is szükséges-e és összhangban van-e a 2003/87/EK és a 2003/96/EK irányelvvel. Adott esetben a Bizottság ezen értékelés alapján jogalkotási javaslatot nyújt be ezen irányelv azon releváns rendelkezéseinek módosítására, amelyek a díjaknak a szén-dioxid-kibocsátás alapján történő differenciálására vonatkoznak.

(9) A Bizottság 2022. március 24. napját követően ötévente felülvizsgálja a használati díjak II. mellékletben szereplő maximális értékét és a (3) bekezdésben említett infrastruktúradíj-csökkentések szintjeit, valamint – adott esetben – e felülvizsgálati eljárás eredményei alapján jogalkotási javaslatot nyújt be e rendelkezések módosítására.

(10) A Bizottság 2022. március 24. napját követően harminc havonta jelentést készít, amelyben értékeli az ezen irányelv 7. ga. cikke (2) bekezdésének b), illetve c) pontjában említett 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztályra vonatkozó küszöbértékek megfelelőségét az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikke (1) bekezdésének megfelelően közzétett referenciakibocsátáshoz vagy az (EU) 2018/956 rendeletnek megfelelően bejelentett szén-dioxid-kibocsátáshoz képest, és adott esetben ezen értékelés eredményei alapján jogalkotási javaslatot nyújt be e küszöbértékek módosítására.

▼ **M9**

(11) A díjak e cikkben említett, szén-dioxid-kibocsátásokon alapuló differenciálásának alkalmazása nem kötelező, amennyiben a közúti közlekedésben használt üzemanyagokra más uniós szén-dioxid-árázási intézkedés vonatkozik.”

*7gb. cikk*

(1) A könnyűgépjárműveket illetően a tagállamok az úthasználati díjakat és használati díjakat a járműveknek a megfelelőségi nyilatkozatuk 49. rovatában feltüntetett vegyes vagy súlyozott vegyes fajlagos szén-dioxid-kibocsátása, valamint az Euro kibocsátáscsökkentési teljesítmény által meghatározott környezeti teljesítménye szerint differenciálhatják.

Az e cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül az alacsonyabb úthasználati díjakat és használati díjakat azokra a személygépkocsikra, minibuszokra és könnyű haszongépjárművekre kell alkalmazni, amelyek teljesítik mindkét következő feltételt:

- a) az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletnek <sup>(1)</sup> megfelelően meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátásuk nulla, vagy pedig az alábbi szintek alatt van:
- i. a 2021–2024-es időszakban az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> I. melléklete A. részének 6. pontjával és B. részének 6. pontjával összhangban meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek;
  - ii. a 2025–2029-es időszakban az (EU) 2019/631 rendelet I. melléklete A. részének 6.1.1. pontjával és B. részének 6.1.1. pontjával összhangban meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek;
  - iii. a 2030-tól kezdődő időszakban az (EU) 2019/631 rendelet I. melléklete A. részének 6.1.2. pontjával és B. részének 6.1.2. pontjával összhangban meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek;
- b) az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott szennyező anyag-kibocsátásuk megfelel az ezen irányelv VII. mellékletében foglalt táblázatban meghatározott értékeknek. A tagállamok az ezen irányelv VII. mellékletében említett, a kibocsátásmentes járművekre vonatkozó csökkentést az említett mellékletben foglalt egyéb kibocsátási teljesítménykategóriákra vonatkozó csökkentés érvényesítése nélkül is alkalmazhatják.

<sup>(1)</sup> A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről. (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

**▼ M9**

(2) 2026. január 1-jétől, amennyiben technikailag megvalósítható, a tagállamok a jármű környezeti teljesítménye szerint differenciálják a kisteherautókra és a minibuszokra vonatkozó úthasználati díjakat és a rájuk vonatkozó használati díjak éves mértékét, a VII. mellékletben meghatározott szabályoknak megfelelően. E célból az (1) bekezdés második albekezdésében szereplő rendelkezések indikatív jellegűek.

Amennyiben a tagállamok az (1) bekezdésben meghatározottaktól eltérő kibocsátáscsökkentési kritériumok vagy csökkentési szintek alkalmazását választják, vagy úgy döntenek, hogy más vagy további kritériumokat is alkalmaznak, e döntésükről és azok indokolásáról legalább hat hónappal bármely differenciálás bevezetését megelőzően értesítik a Bizottságot.

Mindazonáltal a tagállamok dönthetnek úgy, hogy csak a kibocsátásmentes járművekre alkalmaznak csökkentéseket, anélkül, hogy más járművekre bármilyen differenciálást alkalmaznának, és így nem értesítik a Bizottságot.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott feltételek függvényében a tagállamok figyelembe vehetik a jármű azon környezeti teljesítményének javulását, amely a jármű alternatív üzemanyagok használatára való átalakításával kapcsolatos.

(4) A tagállamok kivételes intézkedéseket fogadhatnak el a muzeális jellegű járművek számára történő díjfelszámítás céljából.

(5) Az e cikkben említett differenciálás nem alakítható ki úgy, hogy az a többletbevételhez jutást célozza.

**▼ M3***7h. cikk***▼ M9**

(1) A tagállam az új vagy jelentősen módosított infrastruktúradíjat magában foglaló úthasználatidíj-rendszer bevezetését megelőzően legalább hat hónappal megküldi a Bizottságnak:

**▼ M3**

a) a koncessziós úthasználati díjtól eltérő úthasználatidíj-rendszer esetében:

- az infrastruktúra különböző költségelemeinek kiszámítása során használt fajlagos értékeket és egyéb paramétereket,
- a díjfizetési rendszerbe tartozó járművekre vonatkozó pontos információt, az egyes költségszámítások során figyelembe vett hálózat vagy hálózatrész földrajzi kiterjedését, valamint a díj révén megtérülő költségek hányadát, és

**▼ M9**

- adott esetben egyértelmű információkat az elektronikus útdíjszedési rendszer főbb jellemzőiről, köztük az interoperabilitásról.

▼ **M3**

b) a koncessziós úthasználati díjat magában foglaló úthasználatidíj-rendszer esetében:

- a koncessziós szerződéseket vagy azok jelentős változásait,
- azt az alapesetet, amelyre az ajánlatkérő az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> VII B. melléklete szerinti koncesszióra vonatkozó hirdetményt alapozta; ezen alapeset a 7b. cikk (1) bekezdésének megfelelően tartalmazza a koncesszió alapján előírányzott becsült költségeket, a forgalom előrejelzését járműtípus szerinti bontásban, az úthasználati díj tervezett mértékét, valamint a koncessziós szerződés tárgyát képező hálózat földrajzi kiterjedését.

▼ **M9**

(1a) Amikor valamely tagállam az (1) bekezdésnek megfelelően információkat küld a Bizottságnak, az infrastruktúradíjat magában foglaló úthasználatidíj-rendszer egynél több módosításáról is küldhet információt. Amennyiben a Bizottságot már tájékoztatták egy módosításról, úgy kell tekinteni, hogy a tagállam már teljesítette az (1) bekezdés szerinti tájékoztatási követelményeket és az említett módosítás végrehajtható a Bizottság további tájékoztatása nélkül.

▼ **M3**

(2) A Bizottság az (1) bekezdésben előírt valamennyi információ beérkezését követő hat hónapon belül véleményt ad arról, hogy teljesültek-e a 7e. cikkben előírt kötelezettségek. A Bizottság e véleményét hozzáférhetővé kell tenni a 9c. cikkben említett bizottság számára.

▼ **M9**

(3) Új vagy jelentősen módosított külsőköltség-díjat vagy torlódási díjat magában foglaló úthasználatidíj-rendszer bevezetése előtt a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az érintett hálózatról, az előírányzott, az egyes járműkategóriák és kibocsátási osztályok szerinti díjtételekről, valamint adott esetben értesítik a Bizottságot a IIIa. melléklet 2. pontjának vagy az V. melléklet 2. pontjának megfelelően.

▼ **M3**

## 7i. cikk

(1) Az úthasználati díj külsőköltségdíj-eleme tekintetében a tagállamok az úthasználók egyetlen csoportjára sem alkalmazhatnak kedvezményt vagy díjcsökkentést.

(2) A tagállamok az infrastruktúradíj tekintetében kedvezményt vagy díjcsökkentést alkalmazhatnak, feltéve, hogy:

- a) az így adódó díjstruktúra arányos, azt nyilvánosságra hozták, az úthasználók számára azonos feltételekkel hozzáférhető, és nem eredményezi a többletköltségeknek más úthasználókra magasabb útdíj formájában történő áthárítását;

<sup>(1)</sup> HL L 134., 2004.4.30., 114. o.

▼ **M9**

- b) ezeknek a kedvezményeknek vagy díjcsökkentéseknek tükrözniük kell azt a tényleges megtakarítást az adminisztrációs költségek terén, amelyet az alkalmi úthasználókhoz képest a gyakori úthasználók kezelése jelent;
- c) a díjcsökkentések mértéke nem haladhatja meg a kedvezményre vagy díjcsökkentésre nem jogosult, azonos típusú járművek által fizetendő infrastruktúradíj összegének 13 %-át.

(2a) A tagállamok az infrastruktúradíj tekintetében a gyakori úthasználók esetében kedvezményeket vagy díjcsökkentéseket alkalmazhatnak a személygépkocsikra, különösen a szórványosan lakott települések térségeiben és a városok külvárosaiban. A gyakori úthasználóknak nyújtott kedvezmény miatti bevételecsökkenés nem kompenzálható alkalmi úthasználókra kivetett díjakkal.

(3) Az ezen irányelv 7 g. cikke (1) bekezdésének b) pontjában és 7 g. cikkének (3) bekezdésében foglalt feltételekre figyelemmel az úthasználati díj mértéke a transzeurópai közlekedési törzshálózat azon nagyprojektjei esetében, amelyek térképei az 1315/2013/EU rendelet I. mellékletében kerülnek meghatározásra, más módon is differenciálható az ilyen projektek gazdasági életképességének biztosítása érdekében, amennyiben e projektek más közlekedési módokkal közvetlen versenyhelyzetben vannak. Az így adódó díjstruktúrának lineárisnak és arányosnak kell lennie. E díjstruktúra részleteit nyilvánosságra kell hozni és annak valamennyi úthasználó számára – azonos feltételekkel – hozzáférhetőnek kell lennie. Nem eredményezheti többletköltségeknek más úthasználókra magasabb útdíj formájában történő áthárítását.

▼ **M3**

*7j. cikk*

▼ **M9**

(1) Az úthasználati díjakat és a használati díjakat oly módon kell alkalmazni és beszedni, valamint megfizetésüket oly módon kell ellenőrizni, hogy az a forgalom szabad áramlását a lehető legkisebb mértékben akadályozza, elkerülve bármilyen kötelező ellenőrzést vagy vizsgálatot az Unió belső határain. Ennek érdekében a tagállamok együttműködnek olyan módszerek kidolgozásában, amelyek lehetővé teszik, hogy az úthasználók az úthasználati díjakat és használati díjakat legalább elektronikusan, a határon vagy a nagyobb értékesítési pontokon, az általánosan elfogadott fizetési eszközökkel – mind az alkalmazó tagállam területén belül, mind azon kívül – a nap 24 órájában megfizethessék. A tagállamok nem kötelesek fizikai értékesítési pontokat létesíteni.

▼ **M3**

(2) Az úthasználati díjak és a használati díjak rendszere nem eredményezhet indokolatlan anyagi vagy egyéb hátrányt a közúthálózat nem rendszeres használói számára. Különösen abban az esetben, ha valamely tagállam az úthasználati díjakat vagy használati díjakat olyan rendszer segítségével szedi be, amely a jármű fedélzeti egység elhelyezését teszi szükségessé, biztosítania kell, hogy a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> követelményeinek megfelelő ilyen fedélzeti egységek ésszerű adminisztrációs és gazdasági feltételek mellett valamennyi úthasználó számára beszerezhetők legyenek.

<sup>(1)</sup> HL L 166., 2004.4.30., 124. o.

▼ **M9**

(2a) Ha a járművezető vagy adott esetben a fuvarozó vagy az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatást (EETS) nyújtó szolgáltató a 7 g. cikk (2) bekezdésének, a 7ga. cikknek vagy a 7gb. cikknek az alkalmazásában nem tudja igazolni a jármű kibocsátási osztályát, a tagállamok a legmagasabb kivethető úthasználati vagy használati díjat alkalmazhatják.

A tagállamok megteszik az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy az úthasználó az infrastruktúra használatát megelőzően legalább elektronikus úton be tudja jelenteni a jármű kibocsátási osztályát. A tagállamok elektronikus és nem elektronikus lehetőséget is kínálhatnak annak lehetővé tételére, hogy az úthasználó benyújthassa a kedvezményes úthasználati díj megfizetéséhez szükséges, vagy adott esetben az ellenőrzések során kért igazolásokat. A tagállamok előírhatják, hogy az igazolások elektronikus úton történő benyújtására az infrastruktúra használatát megelőzően kerüljön sor.

A tagállamok megtehetik az ahhoz szükséges intézkedéseket, amelyekkel biztosítható, hogy az infrastruktúra használatát követően benyújtott igazolásokat az infrastruktúra használatát követő 30 napig – vagy a tagállamok által meghatározott hosszabb időtartamig – elfogadják, valamint amelyekkel biztosítható az alkalmazott úthasználati díjak vagy használati díjak és az érintett jármű kibocsátási osztályának megfelelő úthasználati díj vagy használati díj közötti, az alkalmazandó határidőn belül benyújtott igazolások alapján fennálló különbségek visszatérítése.

(3) Ha a tagállamok úthasználati díjat vetnek ki egy járműre, az úthasználati díj, az infrastruktúradíj, a külsőköltség-díjak és – ahol alkalmazzák – a torlódási díj teljes összegét fel kell tüntetni az úthasználó részére – lehetőség szerint elektronikus úton – kiállított elismervényen. Az úthasználó dönthet úgy, hogy nem kér elismervényt.

(4) Amennyiben gazdaságilag megvalósítható, az infrastruktúradíjakat, a külsőköltség-díjakat és a torlódási díjakat a tagállamok az (EU) 2019/520 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> 3. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezéseknek megfelelő elektronikus útdíjszedési rendszer használatával vetik ki és szedik be. A Bizottság ösztönzi a tagállamok közötti olyan együttműködést, amely az elektronikus útdíjhasználati rendszerek európai szintű átjárhatóságának biztosításához szükségesnek bizonyul.

*7k. cikk*

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének sérelme nélkül, ez az irányelv nem érinti az úthasználati díj-rendszert bevezető tagállamok azon lehetőségét, hogy megfelelő ellentételezésről rendelkezzenek.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/520 irányelve (2019. március 19.) az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az útdíjfizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 91., 2019.3.29., 45. o.).

**▼ B***8. cikk*

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

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

**▼ M9**

- a) a közös használati díj megfizetése biztosítja a részt vevő tagállamok által a 7. cikk (1) és (2) bekezdésének megfelelően meghatározott hálózathoz való hozzáférés lehetőségét;
- b) a részt vevő tagállamok a közös használati díj-tételeket a 7a. cikkben említett maximális értékeket meg nem haladó szinten állapítják meg;

**▼ B**

- c) a közös rendszer alkalmazásához más tagállamok is csatlakozhatnak;
- d) a részt vevő tagállamok kidolgoznak egy elosztási rendszert, amelynek alapján az egyes részt vevő tagállamok méltányosan részesülnek a használati díjából származó bevételekből.

**▼ M9**

(3) Az e cikk (1) bekezdésében említett közös használati díj-rendszer esetében a differenciálás alkalmazásának a 7. cikk (1) bekezdésének második és harmadik albekezdésében említett legkésőbbi kezdőnapja 2025. március 25-ig, vagy ha a szén-dioxid-referenciakibocsátások közzétételére 2022. március 24. után kerül sor, a szén-dioxid-referenciakibocsátások közzétételétől számított három év elteltéig meghosszabbodik.

**▼ M1***8a. cikk*

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

**▼ M3***8b. cikk*

(1) Két vagy több tagállam együttműködhet közös, az együttes területükön egységesen alkalmazandó úthasználati díj-rendszer bevezetése érdekében. Az érintett tagállamok ilyen esetben biztosítják, hogy a Bizottság tájékoztatást kapjon ezen együttműködésről, valamint a rendszer későbbi üzemeltetéséről és esetleges módosításairól.

(2) A közös úthasználati díj-rendszerre a 7–7k. cikkben foglalt feltételek vonatkoznak. A közös rendszerhez más tagállamok is csatlakozhatnak.

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

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

a) különleges adókat vagy díjakat, amelyek kivetése:

— a jármű bejegyzésekor, vagy

— a szokványost meghaladó súlyú vagy méretű járművek után történik;

b) parkolási díjakat vagy különleges városi közlekedési díjakat.

**▼M9**

(1a) Ez az irányelv nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy alkalmazzák a következőket:

a) kifejezetten a forgalmi torlódások csökkentésére vagy a környezeti hatások – többek között a rossz levegőminőség – elleni küzdelemre irányuló szabályozási díjak a városi térségekben található utakon, beleértve a transzeurópai közúthálózat városi térségeket átszelő útszakaszait is;

b) kifejezetten az utakba beépített, illetve az utak mentén vagy az utak felett elhelyezett olyan berendezések kiépítésének, üzemeltetésének, karbantartásának és fejlesztésének finanszírozására irányuló díjak, amelyek energiát biztosítanak a mozgásban lévő alacsony kibocsátású, illetve kibocsátásmentes járművek számára, és amely díjakat az ilyen járművekre vetik ki.

Ezen díjakat megkülönböztetésmentes alapon kell alkalmazni.

**▼M3**

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. A közlekedési hálózat egésze fejlődésének elősegítése érdekében az infrastruktúra- és külsőköltség-díjakból származó bevételt, vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazat javára és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására kell fordítani. A külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedés fenntarthatóbbá tételére kell fordítani, többek között az alábbiak legalább egyikére:

a) a hatékony árképzés elősegítése;

b) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentése;

c) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés hatásainak a szennyezés forrásánál történő enyhítése;

d) a járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására;

e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;

f) a transzeurópai közlekedési hálózat támogatása;



**▼ M3**

- g) a logisztikai tevékenység optimalizálása;
- h) a közúti közlekedés biztonságának javítása; valamint
- i) biztonságos parkolóhelyek biztosítása.

**▼ M9**

\_\_\_\_\_

**▼ M1***9a. cikk*

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

**▼ M3***9b. cikk*

A Bizottság az ezen irányelv és különösen a mellékletek végrehajtásával összefüggésben elősegíti a tagállamok közötti párbeszédet és a műszaki know-how cseréjét.

*9c. cikk*

(1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Az említett bizottságot a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelet<sup>(1)</sup> értelmében vett bizottságnak kell tekinteni.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

**▼ M9**

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

*9d. cikk*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9e. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelvnek a 0. melléklet, a IIIa. melléklet 4.1. és 4.2. pontjában szereplő képletek, valamint a IIIb. és a IIIc. melléklet táblázataiban feltüntetett összegek tudományos és műszaki fejlődéshez történő hozzájárítása céljából történő módosítása érdekében.

A 7cb. cikk (4) bekezdésében említett körülmények mellett a Bizottság a 9e. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el ezen irányelvnek a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltségdíj IIIc. mellékletben meghatározott referenciaértékei tekintetében való módosítása céljából, figyelembe véve a közúti közlekedésben használt

<sup>(1)</sup> HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

▼ **M9**

üzemanyagokra az Unióban alkalmazott tényleges szén-dioxid-árakat. Az ilyen módosításoknak annak biztosítására kell korlátozódnuk, hogy a szén-dioxid-kibocsátásért felszámított külsőköltség-díjak mértéke ne haladja meg az e külső költségek internalizálásához szükséges mértéket.

*9e. cikk*

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 9d. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2022. március 24-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 9d. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban<sup>(1)</sup> megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 9d. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

▼ **B***10. cikk*

(1) Ezen irányelv alkalmazásában az euró és az euró bevezetését el nem fogadó tagállamok pénzneme közötti átváltási árfolyam megállapítására az október első munkanapján érvényes és az ► **M3** *Európai Unió* ◀ *Hivatalos Lapjában* kihirdetett árfolyamot kell alkalmazni; ezek az árfolyamok a következő naptári év január 1-jétől kezdődően hatályosak.

<sup>(1)</sup> HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

**▼B**

(2) Azok a tagállamok, amelyek az euró bevezetését nem fogadták el, fenntarthatják az (1) bekezdésben említett módosítás időpontjában hatályos árfolyamaik alkalmazását abban az esetben, ha az euróban kifejezett összegek átváltása a saját pénznemben kifejezett összegeknek csak 5 % alatti módosulását idézné elő.

**▼M9***10a. cikk*

(1) A II. mellékletben foglalt, euróban kifejezett összegeket, valamint a IIIb. melléklet 1. táblázatában és a IIIc. mellékletben foglalt, centben kifejezett összegeket két évente ki kell igazítani a Bizottság (Eurostat) által közzétett uniós szintű harmonizált fogyasztói árindexben (HICP) – kivéve az energiát és a feldolgozatlan élelmiszereket illetően – bekövetkezett változások figyelembevétele érdekében. Az első kiigazítást 2025. március 31-ig kell elvégezni.

Az összegek naprakésszé tételének automatikusan kell történnie oly módon, hogy az euróban vagy centben kifejezett kiindulási összeget kiigazítják a változásnak az árindexben szereplő százalékos értékével. Az így kapott összegeket a II. melléklet tekintetében a legközelebbi egész euróra, a IIIb. és a IIIc. melléklet tekintetében pedig a legközelebbi centtizedre kell felkerekíteni.

(2) A Bizottság az (1) bekezdésben említett kiigazított összegeket 2025. március 31-ig közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A kiigazított összegek a közzétételt követő hónap első napján lépnek hatályba.

*11. cikk*

(1) A tagállamok 2025. március 25-ig, azt követően pedig öt évente összesített formában jelentést tesznek közzé a területükön kivetett úthasználati díjakról és használati díjakról.

(2) Az (1) bekezdés értelmében közzétett jelentésben a következőkről kell tájékoztatást adni:

- a) a közúti infrastruktúra használata tekintetében, azaz az érintett hálózatok és járműkategóriák vonatkozásában fizetendő díjak alakulása, beleértve a 7., a 7c. vagy a 7gb. cikk szerinti mentességeket is;
- b) az infrastruktúradíjaknak vagy használati díjaknak a járműkategória és a nehézgépjármű típusa szerinti differenciálása;
- c) az infrastruktúradíjaknak vagy a használati díjaknak a járművek környezeti teljesítménye szerinti differenciálása a 7 g., a 7 ga. vagy a 7gb. cikk alapján;
- d) adott esetben az infrastruktúradíjaknak a napszak, naptípus vagy évszak szerinti differenciálása a 7 g. cikk (1) bekezdése alapján;
- e) a járműosztályok, az úttípusok és az időszakok minden egyes kombinációjára kiszabott külsőköltség-díj;
- f) a súlyozott átlagos infrastruktúradíj és az infrastruktúradíjból származó összbevétel;

**▼M9**

- g) a külsőköltség-díjakból származó összbevétel;
- h) a torlódási díjakból származó összbevétel járműkategóriánként;
- i) a felárakon keresztül beszedett összbevétel, és az, hogy mely útszakaszokra vetették ki a felárakat;
- j) az úthasználati díjakból vagy használati díjakból, vagy adott esetben mindkettőből származó összbevétel;
- k) az ezen irányelv alkalmazása által generált bevételek felhasználása, és az, hogy ez hogyan tette lehetővé a tagállamok számára a 9. cikk (2) bekezdésében említett célok teljesítését, vagy amennyiben az ilyen bevételeket az általános költségvetéshez rendelik, tájékoztatás a közúti közlekedési infrastruktúrára és a fenntartható közlekedési projektekre fordított kiadások mértékéről; valamint
- l) a különböző kibocsátási osztályokba tartozó járművek részarányának alakulása az úthasználati díj-köteles utakon.

Azok a tagállamok, amelyek ezen információkat az interneten nyilvánosan hozzáférhetővé teszik, dönthetnek úgy, hogy nem készítik el a jelentést.

**▼B***12. cikk*

(1) A tagállamok 2000. július 1-jéig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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

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

*13. cikk*

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

*14. cikk*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

▼ **M1**

## 0. MELLÉKLET

## KIBOCSÁTÁSI HATÁRÉRTÉKEK

## 1. „EURO 0” jármű

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

## 2. „EURO I”/„EURO II” járművek

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

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

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

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

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

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

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

▼ **M9**

## Euro VI kibocsátási határértékek

	Határértékek							
	CO (mg/kWh)	Összes szénhidrogén (mg/kWh)	Nem metán szénhidrogén (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Részecskék (PM) tömege (mg/kWh)	Részecskék (PM) száma (szám/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

▼ **M9**

	Határértékek							
	CO (mg/kWh)	Összes szénhid- rogén (mg/kWh)	Nem metán szénhid- rogén (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Részecskék (PM) tömege (mg/kWh)	Részecskék (PM) száma (szám/kWh)
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

Megjegyzés:

PI = szikragyújtás.

CI = kompressziós gyújtás.

<sup>(1)</sup> Az NO<sub>x</sub> határértékeken belül az NO<sub>2</sub> megengedett szintje későbbi szakaszban is megállapítható.

▼ **M1**

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



## I. MELLÉKLET

## A GÉPJÁRMŰVEKRE ALKALMAZANDÓ MINIMÁLIS ADÓTÉTELEK

## Gépjárművek

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

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

## JÁRMŰSZERELVÉLNYEK (CSUKLÓS JÁRMŰVEK ÉS KÖZÚTI VONTATÓK)

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

## ▼B

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

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



▼ **M9***II. MELLÉKLET***A 7a. CIKK (2) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT MAXIMÁLIS HASZNÁLATI DÍJAK, ADMINISZTRÁCIÓS KÖLTSÉGEKKEL EGYÜTT, EURÓBAN****Éves**

	legfeljebb háromtengelyes	legalább négytengelyes
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

**Havi, heti és napi**

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

▼ M1

## III. MELLÉKLET

## A KÖLTSÉGEK FELOSZTÁSÁNAK ÉS AZ ►C2 ÚTHASZNÁLATI DÍJAK ◀ SZÁMÍTÁSÁNAK ALAPELVEI

▼ M3

E melléklet megállapítja a súlyozott átlagos infrastruktúradíjak kiszámításának alapelveit a 7b. cikk (1) bekezdésének megfelelően. Az infrastruktúrahasználati díjak költségekhez történő kapcsolására vonatkozó kötelezettség nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy a 7b. cikk (2) bekezdésének megfelelően ne rendelkezzenek a költségeknek az infrastruktúrahasználati díj-bevétellel történő teljes megtérítéséről vagy azon jogát, hogy a 7f. cikknek megfelelően az egyes infrastruktúra-használati díjak összegét az átlagostól eltérően differenciálják.

▼ M1

Ezeket az elveket a ►M3 Unió ◀ i jog alapján fennálló egyéb kötelezettségekkel teljes összhangban kell alkalmazni, különös tekintettel a koncessziós szerződéseknek a 2004/18/EK irányelvnek megfelelően történő odaítélésére és a közbeszerzés területén hozott egyéb ►M3 Unió ◀ i jogi aktusokra.

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

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

- Amennyiben nem kell egységes ►C2 úthasználati díjrendszert ◀ alkalmazni a teljes transzeurópai közúthálózaton, a tagállamoknak pontosan meg kell határozniuk, hogy a hálózat mely szakaszán vagy szakaszain kell ►C2 úthasználati díjrendszert ◀ alkalmazni, valamint azt, hogy milyen rendszer alapján állapítják meg az ►C2 úthasználati díj ◀ összegének szempontjából érvényes jármű-kategóriákat. A tagállamoknak azt is meg kell határozniuk, hogy az ►C2 úthasználati díjrendszerük ◀ által érintett járművek körét kiterjesztik-e a 12 tonnás súlyhatár alá.
- Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy a hálózat különböző szakaszain a költségek megtérülésére különböző politikát alkalmaz (amint ezt a ►M3 7b. cikk (2) bekezdése ◀ lehetővé teszi), a hálózat minden egyes, egyértelműen meghatározott szakaszára vonatkozóan külön költségkalkulációt kell végezni. A tagállam dönthet úgy, hogy hálózatát több egyértelműen meghatározott szakaszra osztja, hogy minden egyes szakaszra külön koncessziós megállapodást vagy hasonló megállapodást kössön.

## 2. Infrastruktúra-költségek

## 2.1 Beruházási költségek

- A beruházási költségek tartalmazzák az építési költségeket (beleértve a finanszírozási költségeket is) és az infrastruktúra fejlesztésének költségeit, valamint adott esetben a befektetett tőke hozamát vagy haszonkulcsot. Ide értendők a földvásárlás, tervezés és műszaki tervezés költségei, az építési szerződések és a projektgazdálkodás felügyeletének költségei, a régészeti feltárások és talajkutatások költségei, valamint egyéb járulékos költségek is.
- Az építési költségek megtérülése szempontjából vagy az infrastruktúra tervezett élettartamát vagy egyéb hasonló (legalább 20 éves) amortizációs időtartamot kell alapul venni, amely a koncessziós szerződés vagy egyéb megállapodás révén történő finanszírozás céljára megfelelőnek tekinthető. Az amortizáció időtartama a koncessziós szerződések megkötésére irányuló tárgyalások fő alkutényezője lehet, különösen akkor, ha az érintett tagállam a szerződés részeként meg kívánja határozni az alkalmazható súlyozott átlagos ►C2 úthasználati díjtétel ◀ felső összeghatárát.

**▼ M1**

- A beruházási költségek számításának sérelme nélkül a költségek megtérülése
  - egyenletesen elosztható az amortizáció időtartamára vagy súlyozottan alkalmazható a kezdeti, közép- és utolsó időszakban, feltéve, hogy a súlyozást átlátható módszerrel végzik,
  - az ►C2 úthasználati díjak ◀ indexálását teheti lehetővé az amortizáció időtartamán belül.
- A bekerülési költségek számításánál a kifizetett összegeket kell alapul venni. A később felmerülő várható költségek tekintetében megbízható költség-előrejelzést kell alkalmazni.
- A kormányzati befektetések finanszírozott kölcsönnek tekinthetők. A bekerülési költségek alkalmazandó kamatként az adott időszakban a kormányzati hitelfelvételekre érvényes kamatot kell figyelembe venni.

**▼ M9**

- A költségek nehézgépjárművekre eső arányát objektív és átlátható módon kell megállapítani, figyelembe véve a hálózaton várható nehézgépjármű-forgalom arányát és a járulékos költségeket. Ebből a célból a nehézgépjárművek által megtett járműkilométereket objektíven igazolható, például az ezen melléklet 4. pontjában meghatározottak szerinti „ekvivalenciafaktorok” alkalmazásával ki lehet igazítani <sup>(1)</sup>.

**▼ M1**

- A várható tőkehozamra vagy haszonkulcsra képzett céltartalék a piaci feltételeknek megfelelően indokolt nagyságú legyen; összege abból a célból változó lehet, hogy a szerződést elnyert harmadik felet a szolgáltatás minőségi követelményeinek teljesítésére ösztönözze. A tőkehozam olyan gazdasági mutatók használatával értékelhető, mint például a belső megtérülési ráta (IRR) vagy a tőke súlyozott átlagköltsége (WACC).

**2.2 Éves karbantartási költségek és a strukturális javítások költségei**

- Ezek a költségek tartalmazzák egyrészt a hálózatfenntartás éves költségeit, másrészt a hálózat üzemelési alkalmassági szintjének hosszú távú fenntartása céljából végzett javítási, megerősítési és útfelszínjavító munkálatokhoz kapcsolódó időszakos költségeket.

**▼ M9**

- Ezen költségeket a nehézgépjárművek és az egyéb forgalom között a járműkilométerek tényleges és előre jelzett megoszlása alapján kell megosztani, és objektíven igazolható, például a 4. pontban meghatározottak szerinti ekvivalenciafaktorok alkalmazásával ki lehet igazítani.

**▼ M1****3. Üzemeltetési, kezelési és díjbeszedési költségek**

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

- a díjfizető kapuk és egyéb fizetőrendszerek építésének, kialakításának és karbantartásának költségei,

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

**▼ M1**

- a díjbeszedő rendszer üzemeltetésének, igazgatásának és végrehajtásának napi költségei,
- a koncessziós szerződésekhez kapcsolódó igazgatási díjak és illetékek,
- az infrastruktúra üzemeltetéséhez kapcsolódó kezelési, igazgatási és szolgáltatási költségek.

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

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

**▼ M9**

4. **A nehézgépjármű-forgalom részaránya, ekvivalenciafaktorok és korrekciós mechanizmus**

- Az úthasználati díjakat a nehézgépjárművek járműkilométerekből való tényleges vagy előre jelzett részesedése alapján kell számítani, amely igény esetén – a nehézgépjárművek által használt infrastruktúra megépítésével és javításával járó magasabb költségek számításba vételére szolgáló – ekvivalenciafaktorok alkalmazásával kiigazítható.

**▼ M1**

- A következő táblázat indikatív ekvivalenciafaktorokat tartalmaz. Amennyiben egy tagállam a táblázatban megadottaktól eltérő arányú ekvivalenciafaktorokat alkalmaz, azokat objektíven igazolható kritériumokra kell alapozni, és nyilvánosságra kell hozni.

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

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

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

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

▼ **M9***IIIa. MELLÉKLET***A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI**

Ez a melléklet meghatározza a külsőköltség-díj kivetésének, valamint adott esetben a legnagyobb külsőköltség-díj kiszámításának minimumkövetelményeit.

**1. Az érintett közúthálózatrészek**

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

Amennyiben a tagállam a transzeurópai közúthálózat saját területéhez tartozó részéből és az autópályáiból álló közúthálózatnak csak egy részén vagy bizonyos részein kíván külsőköltség-díjat kivetni, e rész vagy ezen részek kiválasztását olyan elemzésnek kell megelőznie, amelynek során megállapítást nyert, hogy a külsőköltség-díjnak az ilyen összetételű közúthálózat más részein való alkalmazása káros hatással lehet a környezetre, a közegészségre vagy a közúti közlekedésbiztonságra.

2026. március 25-től, ha egy tagállam az úthasználatdíj-köteles úthálózatának meghatározott szakaszaira nem kíván külsőköltség-díjat kivetni a levegőszennyezésért, ezeket a meghatározott szakaszokat szintén ilyen elemzés alapján választja ki.

**2. Az érintett járművek, utak és időszakok**

Ha a tagállam a IIIb. vagy a IIIc. mellékletben meghatározott referenciaértékeknél nagyobb összegű külsőköltség-díjat kíván alkalmazni, tájékoztatja a Bizottságot a járművek osztályozásáról, amely alapján a külsőköltség-díj összege különbözik. Adott esetben tájékoztatja a Bizottságot azon közutak elhelyezkedéséről, amelyekre nagyobb összegű külsőköltség-díjat alkalmaznak (a továbbiakban: külvárosi utak [beleértve az autópályákat is]), valamint azon közutak elhelyezkedéséről, amelyekre kisebb összegű külsőköltség-díjat alkalmaznak (a továbbiakban: településeket összekötő utak [beleértve az autópályákat is]).

A tagállam szükség szerint tájékoztatja a Bizottságot azokról a pontos időszakokról is, amelyek az éjszakai időszaknak felelnek meg, és amelyekben a nagyobb zajterhelésre való tekintettel nagyobb összegű külsőköltség-díj vehető ki.

A közutak külvárosi utakként (beleértve az autópályákat is) vagy településeket összekötő utakként (beleértve az autópályákat is) történő osztályozásának, valamint az egyes időszakok meghatározásának olyan objektív kritériumokon kell alapulnia, amelyek a közút és a közút környezete szennyezéssel szembeni kitettségének szintjével állnak összefüggésben, így például figyelembe kell venni a népsűrűséget, a levegőszennyezés (különösen a PM<sub>10</sub> és az NO<sub>2</sub>) éves mediánját, és (a PM<sub>10</sub> esetében) a napok és (az NO<sub>2</sub> esetében) az órák számát, amelyek alatt a szennyezés mértéke meghaladja a 2008/50/EK irányelvben meghatározott értékhatárokat. Az alkalmazott kritériumokat a tájékoztatásban meg kell jelölni.

**3. A díj összege**

E szakasz akkor alkalmazandó, ha a tagállam a IIIb. vagy a IIIc. mellékletben meghatározott referenciaértékeknél nagyobb összegű külsőköltség-díjakat kíván alkalmazni.

▼ **M9**

Adott esetben a tagállam vagy szükség esetén egy független hatóság minden egyes járműosztályra, közúttípusra és időszakra egy egységes egyedi összeget határoz meg. Az így létrejövő díjstruktúrának átláthatónak kell lennie, azt nyilvánosságra kell hozni, és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetővé kell tenni. Gondoskodni kell arról, hogy a közzétételre a végrehajtás időpontja előtt kellő időben sor kerüljön. Minden olyan paramétert, adatot és egyéb információt, amely a különböző külső költségelemek kiszámításának megértéséhez szükséges, nyilvánosságra kell hozni.

A díjak megállapítása során a tagállam vagy adott esetben egy független hatóság a hatékony árképzés elvét követve jár el, vagyis olyan árakat alakít ki, amelyek a díjfizetésre kötelezett jármű használatából fakadó társadalmi költséget közelítik.

A díjak megállapítása előtt meg kell fontolni a forgalom más útra terelődésének kockázatát is, valamint a közúti közlekedésbiztonságra, a környezetre és a forgalmi torlódásokra gyakorolt káros hatásokat, továbbá az említett kockázatok enyhítésének lehetőségeit is.

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság figyelemmel kíséri, hogy a díjmegállapítási rendszer mennyire hatékony a közúti közlekedésből eredő környezetkárosítás mérséklésében. A közlekedés iránti kínálat és kereslet változásainak függvényében szükség esetén két évente kiigazítja a díjstruktúrát és az adott járműosztályra, úttípusra és időszakra vonatkozó díjtételek összegét.

#### 4. Külsőköltség-elemek

##### 4.1. A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége

Ha egy tagállam a IIIb. mellékletben meghatározott referenciaértékeknél nagyobb összegű külsőköltség-díjakat kíván alkalmazni, akkor az érintett tagállam vagy adott esetben egy független hatóság a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés kivethető költségét a következő képlet szerint határozza meg:

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

ahol:

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

Az (EU) 2016/2284 európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>(1)</sup> előírt nemzeti emissziókataszter összeállításakor a tagállamok által alkalmazott értékkel azonos értéket kell figyelembe venni (ehhez az EMEP/EEA által a légszennyező anyagok emissziókataszterének összeállításához kiadott útmutatót<sup>(2)</sup> kell használni). A szennyező anyagok pénzben kifejezett költségét a tagállam vagy adott esetben ezen irányelv 7c. cikke (2) bekezdésében említett független hatóság becsüli meg tudományosan igazolt módszerek alkalmazásával.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2284 irányelve (2016. december 14.) egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről, a 2003/35/EK irányelv módosításáról, valamint a 2001/81/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 344., 2016.12.17., 1. o.).

<sup>(2)</sup> Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség módszertana: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 – Technical guidance to prepare national emission inventories, EMEP/EEA Légszennyezőanyag kibocsátási leltár kézikönyv, 2019 – Technikai iránymutatás a nemzeti kibocsátási leltárok elkészítéséhez (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).

▼ **M9**

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság – a levegőszennyező anyagokra vonatkozó mérési adatok és a levegőszennyező anyagok pénzben kifejezett költségének helyileg érvényes értéke felhasználásával – tudományosan igazolt alternatív módszereket is alkalmazhat a levegőszennyezés költségének kiszámítása során.

4.2. *A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége*

Amennyiben egy tagállam a IIIb. mellékletben meghatározott referenciaértékeknél nagyobb összegű külsőköltség-díjakat kíván alkalmazni, a tagállam vagy adott esetben egy független hatóság a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom kivethető költségét a következő képletek szerint határozza meg:

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

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

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

ahol:

- $NCV_j$  = a j úttípuson egy nehéz tehergépjármű által okozott zajártalom költsége (EUR/járműkilométer),
- $NC_{jk}$  = a j úttípuson a k zajszint által okozott zajártalom lakosonkénti költsége (EUR/fő),
- $POP_k$  = a k napi zajszintnek kitett lakosok kilométerenkénti száma (fő/kilométer),
- $WADT$  = a súlyozott átlagos napi forgalom (személygépkocsi-egyenérték)
- a és b = a tagállamok által oly módon meghatározott súlyozó tényező, hogy az eredményként kapott, járműkilométerenkénti súlyozott átlagos zajártalmi díj egyezzen az  $NCV_j$  (napi) értékével.

A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom a zajnak a közút környezetében lévő polgárok egészségére gyakorolt hatására vonatkozik.

A k zajszintnek kitett lakosok számát a 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> 7. cikke alapján elkészített stratégiai zajtérképekből vagy más egyenértékű adatforrásokból kell átvenni.

A k zajszintnek kitett személyekre jutó fejenkénti költséget a tagállam vagy adott esetben független hatóság becsüli meg tudományosan igazolt módszerek alkalmazásával.

A súlyozott átlagos napi forgalom meghatározása során a nehéz tehergépjárművek és a személygépkocsik közötti „e” ekvivalenciafaktor alkalmazandó, amelyet az átlagos személygépkocsi és az átlagos nehéz tehergépjármű zajkibocsátási szintje alapján, valamint a gépjárművek zajszintjéről és a csere-hangtompítórendszerekről, és az 540/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> figyelembevételével állapítanak meg.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 540/2014/EU rendelete (2014. április 16.) a gépjárművek zajszintjéről és a csere-hangtompítórendszerekről, és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 70/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 158., 2014.5.27., 131. o.).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (HL L 189., 2002.7.18., 12. o.).

**▼ M9**

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság a kevésbé zajos járművek használatának ösztönzése érdekében differenciált zajártalmi díjakat állapíthat meg, feltéve, hogy ez nem vezet a külföldi járművek hátrányos megkülönböztetéséhez.

*4.3. A közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás költsége*

Amennyiben egy tagállam a IIIc. mellékletben meghatározott referenciaértékeket meghaladó szén-dioxid-kibocsátásra külsőköltség-díjat kíván alkalmazni, az adott tagállam vagy adott esetben egy független hatóság tudományos bizonyítékok alapján, a költségek elkerülését célzó megközelítés alkalmazásával számítja ki a kivethető költséget, figyelembe véve és kifejtve különösen a következő szempontokat:

- a) a kibocsátási célérték megválasztása;
- b) a kibocsátásmérséklési lehetőségekre vonatkozó becslés;
- c) alapkibocsátásokra vonatkozó becslés;
- d) kockázat- és veszteségkerülés;
- e) részvények súlyozása.

A tagállam a szén-dioxid-kibocsátásra kivetett említett külsőköltség-díj bevezetése előtt legalább hat hónappal értesíti a Bizottságot.



▼ **M9***IIIb. MELLÉKLET***A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ REFERENCIAÉRTÉKEI**

Ez a melléklet meghatározza a külsőköltség-díj referenciaértékeit, beleértve a levegő- és zajszennyezés költségét.

*1. táblázat***A nehéz tehergépjárművekre vonatkozó külsőköltség-díjak referenciaértékei**

Járműosztály	eurocent/járműkilométer	Külvárosi <sup>(1)</sup>	Településeket összekötő <sup>(1)</sup>
Kevesebb mint 12 tonna műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy két tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Az Euro VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is	2,0	0,3
12 és 18 tonna közötti műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy három tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Az Euro VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is	2,3	0,3
18 és 32 tonna közötti műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy négy tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Az Euro VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is	2,5	0,3

▼ **M9**

Járműosztály	eurocent/járműkilométer	Külvárosi <sup>(1)</sup>	Településeket összekötő <sup>(2)</sup>
32 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy 5 vagy több tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Az Euro VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is	2,8	0,3

<sup>(1)</sup> A „külvárosi” a 150 és 900 fő/km<sup>2</sup> népsűrűségű területeket jelöli (300 fő/km<sup>2</sup> <sup>m</sup>edián népsűrűség).

<sup>(2)</sup> A „településeket összekötő” a 150 fő/km<sup>2</sup>-nél alacsonyabb népsűrűségű területeket jelöli.

Az 1. táblázatban található értékek hegyvidéki területeken és agglomerációk körül – az elszórt lakosság, az utak meredeksége, a tengerszint feletti magasság vagy a hőmérsékleti inverzió által indokolt mértékben – legfeljebb kétszeres szorzóval kiigazíthatók. Ha van tudományos bizonyíték a hegyvidéki területtel vagy agglomerációval összefüggő magasabb szorzóra, ez a referenciaérték részletes indokolás alapján növelhető.

▼ **M9***IIIc. MELLÉKLET***A SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSOKRA VONATKOZÓ KÜLSŐKÖLT-SÉG-DÍJAK REFERENCIAÉRTÉKEI**

Ez a melléklet meghatározza a szén-dioxid-kibocsátások költségét figyelembe vevő külsőköltség-díj referenciaértékeit.

*1. táblázat***A nehéz tehergépjárművekre vonatkozó, a szén-dioxid-kibocsátásokkal összefüggő külsőköltség-díjak referenciaértékei**

Járműosztály		eurocent/járműkilo- méter	Településeket összekötő utak (beleértve az autó- pályákat is)
Kevesebb mint 12 tonna műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy két tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	1. szén-dioxid-kibocsátási osztály	Euro 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	2. szén-dioxid-kibocsátási osztály		3,8
	3. szén-dioxid-kibocsátási osztály		3,6
	Alacsony kibocsátású jármű		2,0
	Kibocsátásmentes jármű		0
12 és 18 tonna közötti műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy három tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	1. szén-dioxid-kibocsátási osztály	Euro 0	6,0
		Euro I Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	2. szén-dioxid-kibocsátási osztály		4,8
	3. szén-dioxid-kibocsátási osztály		4,5
	Alacsony kibocsátású jármű		2,5
	Kibocsátásmentes jármű		0
18 és 32 tonna közötti műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy négy tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	1. szén-dioxid-kibocsátási osztály	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V	
	Euro VI		

▼ **M9**

Járműosztály		eurocent/járműkilo- méter	Településeket összekötő utak (beleértve az autó- pályákat is)
	2. szén-dioxid-kibocsátási osztály		6,4
	3. szén-dioxid-kibocsátási osztály		6,0
	Alacsony kibocsátású jármű		3,4
	Kibocsátásmentes jármű		0
32 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy 5 vagy több tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	1. szén-dioxid-kibocsátási osztály	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	8,0
	Euro VI		
	2. szén-dioxid-kibocsátási osztály		7,6
	3. szén-dioxid-kibocsátási osztály		7,2
	Alacsony kibocsátású jármű		4,0
Kibocsátásmentes jármű		0	



## IV. MELLÉKLET

## INDIKATÍV JÁRMŰOSZTÁLY-MEGHATÁROZÁS

A járműosztályokat az alábbi táblázat határozza meg.

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

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

**Gépjárművek**

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

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

▼ **M9****Járműszerelvények (csuklós járművek és közúti vontatók)**

Légrugós vagy azzal egyenértékű tengelyfelfüggesztés		Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek		Károsodási osztály
Tengelyek száma és műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		Tengelyek száma és műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		
Legalább	Kevesebb mint	Legalább	Kevesebb mint	
<b>2 + 1 tengelyes</b>				
7,5	12	7,5	12	I.
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<b>2 + 2 tengelyes</b>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II.
31	33	31	33	
33	36	33	36	III.
36	38			
<b>2 + 3 tengelyes</b>				
36	38	36	38	II.
38	40			
		38	40	III.
<b>2 + 4 tengelyes</b>				
36	38	36	38	II.
38	40			
		38	40	III.
<b>3 + 1 tengelyes</b>				
30	32	30	32	II.
32	35			
		32	35	III.
<b>3 + 2 tengelyes</b>				
36	38	36	38	II.
38	40			
		38	40	III.
		40	44	
40	44			

▼ **M9**

Lérugós vagy azzal egyenértékű tengelyfelfüggesztés		Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek		Károsodási osztály
Tengelyek száma és műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		Tengelyek száma és műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		
Legalább	Kevesebb mint	Legalább	Kevesebb mint	
<b>3 + 3 tengelyes</b>				
36	38	36	38	I.
38	40			
		38	40	II.
40	44	40	44	
<b>7 tengelyes</b>				
40	50	40	50	II.
50	60	50	60	III.
60		60		
<b>Legalább 8 tengelyes</b>				
40	50	40	50	I.
50	60	50	60	II.
60		60		III.

▼ **M9***V. MELLÉKLET***A TORLÓDÁSI DÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI**

Ez a melléklet meghatározza a torlódási díj kivetésének minimumkövetelményeit.

1. A hálózatnak a torlódási díj hatálya alá tartozó részei, az érintett járművek köre és az érintett időszakok

A tagállamok pontosan meghatározzák a következőket:

- a) a 7. cikk (1) bekezdésében említett, a transzeurópai hálózat területükhöz tartozó közúthálózatának azon része vagy részei és azon autópályáik, amelyek a 7da. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban torlódási díj hatálya alá tartoznak;
- b) a torlódási díj hatálya alá tartozó hálózati szakaszok „nagyvárosi” és „nem nagyvárosi” kategóriák szerinti osztályozása. A tagállamok az 1. táblázatban foglalt kritériumokat alkalmazzák az egyes útszakaszok osztályának meghatározásához.

*1. táblázat***A hálózat útjainak az a) pontban meghatározott „nagyvárosi” és „nem nagyvárosi” kategóriák szerinti osztályozásának kritériumai**

Útkategória	Osztályozási kritérium
„nagyvárosi”	a hálózatnak 250 000 fő vagy annál nagyobb lakosságú agglomerációkon áthaladó szakaszai
„nem nagyvárosi”	a hálózat „nagyvárosinak” nem minősülő szakaszai

- c) azon időszakok, amelyek alatt alkalmazandó a díj, az egyes szakaszok tekintetében. Ha különböző díjszabások alkalmazandók a díjköteles időszakban, a tagállamok egyértelműen kijelölik az egyes időszakok kezdetét és végét, amelyek alatt az adott díjtétel alkalmazandó.

A tagállamok a 2. táblázatban foglalt ekvivalenciafaktorokat alkalmazzák az egyes járműkategóriákra vonatkozó díjszabások arányának meghatározásához.

*2. táblázat***Ekvivalenciafaktorok az egyes járműkategóriákra vonatkozó torlódási díjak díjszabása arányának meghatározásához**

Járműkategória	Ekvivalenciafaktor
Könnyűgépjárművek	1
Merev nehéz tehergépjárművek	1,9
Autóbuszok	2,5
Csuklós nehéz tehergépjárművek	2,9



**▼M9**

## 2. A díj összege

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság minden egyes járműkategóriára, útszakaszra és időszakra egy egységes egyedi összeget határoz meg e melléklet 1. szakaszának rendelkezéseivel összhangban, valamint figyelembe véve a VI. melléklet táblázatában meghatározott vonatkozó referenciaértéket. Az így létrejövő díjstruktúrának átláthatónak kell lennie, azt nyilvánosságra kell hozni, és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetővé kell tenni.

Mielőtt torlódási díjat vezetne be, a tagállam kellő időben közzéteszi a következő adatok mindegyikét:

- a) minden olyan paraméter, adat és egyéb információ, amely az utak és járművek osztályozási módjának, valamint a díjköteles időszakok meghatározásának megértéséhez szükséges;
- b) az alkalmazandó torlódási díjak teljes leírása minden egyes járműkategóriára, útszakaszra és időszakra lebontva.

A tagállamok a Bizottság rendelkezésére bocsátanak az a) és b) pont értelmében közzeendő minden információt.

A díj csak akkor állapítható meg, miután megfontolták a forgalom más útra terelődésének kockázatát is, valamint a közúti közlekedésbiztonságra, a környezetre és a forgalmi torlódásokra gyakorolt káros hatásokat és az említett kockázatok enyhítésének lehetőségeit is.

Amennyiben egy tagállam a VI. melléklet táblázatában meghatározott referenciaértékeknél magasabb torlódási díjakat kíván alkalmazni, értesíti a Bizottságot a következőkről:

- i. a torlódási díjak hatálya alá tartozó utak elhelyezkedése;
- ii. a közutaknak az 1. szakasz b) pontjában meghatározott „nagyvárosi” és „nem nagyvárosi” besorolása;
- iii. az 1. szakasz c) pontjában meghatározottak szerint azok az időszakok, amelyek alatt a díj alkalmazandó;
- iv. a minibuszokra és az autóbuszokra alkalmazott bármely részleges vagy teljes mentesség.

## 3. Nyomon követés

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság figyelemmel kíséri, hogy a díjmegállapítási rendszer mennyire hatékony a torlódások mérséklésében. A közlekedés iránti kínálat és kereslet változásainak függvényében szükség esetén háromévente kiigazítja a díjstruktúrát és az adott járműkategóriára, úttípusra és időszakra vonatkozó díjtételek összegét.

**▼M9***VI. MELLÉKLET***A TORLÓDÁSI DÍJ REFERENCIAÉRTÉKEI**

E mellékletben meghatározásra kerülnek a torlódási díj referenciaértékei.

Az alábbi táblázatban meghatározott referenciaértékek a könnyűgépjárművekre alkalmazandók. Az egyéb jármű-kategóriákra vonatkozó torlódási díjakat a könnyűgépjárművekre alkalmazandó díjaknak az V. melléklet táblázatában foglalt ekvivalenciafaktorokkal való beszorzásával kell megállapítani.

*Táblázat***A könnyűgépjárművekre vonatkozó torlódási díjak referenciaértékei**

eurocent/járműkilométer	Nagyvárosi	Nem nagyvárosi
Autópálya	25,9	23,7
Főutak	61,0	41,5

▼ **M9**

## VII. MELLÉKLET

**KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTÉSI TELJESÍTMÉNY**

E mellékletben meghatározásra kerül a szennyező anyagokra vonatkozó kibocsátáscsökkentési teljesítmény, amely alapján a 7gb. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban differenciálni kell az úthasználati díjakat és a használati díjakat.

*Táblázat***A szennyező anyagokra vonatkozó kibocsátáscsökkentési kritériumok könnyűgépjárművek esetében**

Úthasználati díjak és használati díjak	5–15 %-kal a legmagasabb érték alatt	15–25 %-kal a legmagasabb érték alatt	25–35 %-kal a legmagasabb érték alatt	Legfeljebb 75 %-kal a legmagasabb érték alatt
Kibocsátáscsökkentési teljesítmény	Euro-6d-temp-x <sup>(#)</sup>	Euro-6d-x <sup>(#)</sup>	A szennyező anyag-kibocsátásra <sup>(##)</sup> vonatkozóan bejelentett maximális RDE-értékek < a vonatkozó kibocsátási határértékek 80 %-a	Kibocsátásmentes járművek

<sup>(#)</sup> ahol x lehet üres vagy az alábbiak egyike (EVAP, EVAP-ISC, ISC vagy ISC-FCM)

<sup>(##)</sup> mind az NO<sub>x</sub>-re, mind pedig a PN-re vonatkozóan, az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet<sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> A Bizottság (EU) 2020/683 végrehajtási rendelete (2020. április 15.) az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszerei, alkotóelemei és önálló műszaki egységei jóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó közigazgatási követelmények tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 163., 2020.5.26., 1. o.).