

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2006/38/EK IRÁNYELVE

(2006. május 17.)

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

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az 1999/62/EK irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 7. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽³⁾,a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽⁴⁾,

mivel:

- (1) A tagállamok fuvarozási vállalkozásai közötti verseny torzulásainak a felszámolása, a belső piac megfelelő működése és a versenyképesség javulása mind függ az infrastruktúra-használati díjaknak a fuvarozókra történő kivetése tisztességes mechanizmusainak létrehozásától. Az 1999/62/EK irányelvvel elérték a harmonizáció bizonyos szintjét.
- (2) A közúti infrastruktúra-használati díjak kivetésének tisztességebb, a „felhasználó fizet” elven és a „szennyező fizet” elv alkalmazási lehetőségén alapuló, például a járművek környezetvédelmi szempontú korszerűségét tekintve vevő differenciált díjszábsí rendszer kulcsfontosságú a fenntartható közlekedés Közösségen belüli előmozdítása érdekében. A létező közúthálózat optimális kihasználásának célkitűzését, valamint negatív hatásának jelentős csökkentését a biztos gazdasági növekedés és a belső piac megfelelő működése érdekében – ideértve a peremterületeket is – a kettős adóztatást elkerülve, és úgy kell elérni, hogy az ne jelentsen további terheket a piaci szereplőkre nézve.
- (3) A Bizottság az „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című fehér könyvben bejelentette azon szándékát, hogy javaslatot fog tenni a közúti infrastruktúra-használati díjak kivetéséről szóló irányelvre. Az Európai Parlament a fehér könyv következtetéseiről szóló

állásfoglalása ⁽⁵⁾ 2003. február 12-i elfogadásakor megerősítette az infrastruktúra-használati díjak kivetésének szükségességét. Az Európai Tanács 2001. június 15-i és 16-i göteborgi ülését követően, amely különösen felhívta a figyelmet a fenntartható közlekedés problémájára, az Európai Tanács 2002. december 12-i és 13-i koppenhágai ülése, valamint az Európai Tanács 2003. március 20-i és 21-i brüsszeli ülése egyaránt üdvözölte a Bizottságnak az új, euromatricáról szóló irányelv benyújtására vonatkozó szándékát.

- (4) Az Európai Tanács a Göteborgban tartott ülésén elfogadott elnökségi következtetései (29) bekezdésében kimondta, hogy a fenntartható közlekedéspolitikának meg kell oldania a forgalom növekedésével, a közlekedési torlódások szintjével, a zajjal és a szennyezéssel kapcsolatos problémákat, és bátorítania kell a környezetbarát közlekedési módok alkalmazását, valamint a társadalmi és környezeti költségek teljes mértékű internalizálását.
- (5) Az autópályadíjak megállapítása érdekében az 1999/62/EK irányelv figyelembe veszi az infrastruktúra építési, működtetési, karbantartási és fejlesztési költségeit. Egyedi rendelkezésre van szükség a figyelembe vehető építési költségek pontos meghatározása érdekében.
- (6) A nemzetközi közúti fuvarozási műveletek a transzeurópai közúti közlekedési hálózaton összpontosulnak. Ezenkívül a belső piac megfelelő működése létfontosságú a kereskedelmi célú közlekedés tekintetében. Következésképpen, a közösségi kereteket alkalmazni kell a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban ⁽⁶⁾ meghatározott transzeurópai közúthálózaton történő kereskedelmi célú közlekedésre. A tagállamok a szubszidiaritás elvével összhangban és a Szerződésnek megfelelően szabadon alkalmazhatnak autópályadíjakat és/vagy használati díjakat a transzeurópai közúthálózaton kívül eső közutakon. Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy az autópályadíjakat és/vagy használati díjakat a területén áthaladó transzeurópai közúthálózat csupán egyes szakaszain tartja fenn, vagy vezeti be és máshol nem – például elszigeteltségük, a torlódások vagy a szennyezés alacsony szintje miatt, illetve ahol ez új díjszábsí megállapodások bevezetéséhez fontos –, úgy az úthálózat díjfizetés tárgyát képező szakaszainak megválasztása nem történhet a nemzetközi forgalmat

⁽¹⁾ HL L 187., 1999.7.20., 42. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

⁽²⁾ HL C 241., 2004.9.28., 58. o.

⁽³⁾ HL C 109., 2004.4.30., 14. o.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament 2004. április 20-i véleménye (HL C 104. E, 2004.4.30., 371. o.), a Tanács 2005. szeptember 6-i közös álláspontja (HL C 275. E, 2005.11.8., 1. o.) és az Európai Parlament 2005. december 15-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2006. március 27-i határozata.

⁽⁵⁾ HL C 43. E, 2004.2.19., 250. o.

⁽⁶⁾ HL L 228., 1996.9.9., 1. o. A legutóbb a 884/2004/EK határozattal (HL L 167., 2004.4.30., 1. o.) módosított határozat.

hátrányos helyzetbe hozó módon, és nem járhat a gazdasági szereplők közötti versenyt torzító hatással. Ugyanez a követelmény alkalmazandó azokban az esetekben, melyekben egy tagállam a transzeurópai közúthálózat részét nem képező utakon kíván autópályadíjakat és/vagy használati díjakat fenntartani vagy bevezetni, például a forgalom szabályozása érdekében a párhuzamosan futó utakon.

- (7) Amennyiben egy tagállam az autópályadíjakat és/vagy használati díjakat a transzeurópai közúthálózaton kívülre kívánja kiterjeszteni, például olyan párhuzamos utak bekapcsolásával, amelyekre egyébként a transzeurópai közúthálózat forgalma áttevődhetne, és/vagy amelyek közvetlen versenyhelyzetben állnak a transzeurópai közúthálózat egyes szakaszaival, úgy ezen tagállamnak egyeztetnie kell a nevezett utakért felelős hatósággal.
- (8) Az autópályadíj-kivetési rendszerek végrehajtásában költséghatékonysági okokból az autópályadíjhoz kapcsolódó teljes infrastruktúra nem esik szükségszerűen az autópályadíj kivetését ellenőrző hozzáférési korlátozások alá. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezt az irányelvet az autópályadíjhoz kapcsolódó infrastruktúrának csak egy meghatározott pontján kivetett autópályadíj alkalmazásával hajtják végre. Ez nem hozhatja hátrányos helyzetbe a nem helyi közlekedést.
- (9) Az autópályadíjat az infrastrukturális költségek megtérülésének elvére kell alapozni. Amennyiben az ilyen infrastruktúra az Európai Unió általános költségvetéséből társfinanszírozásban részesült, a közösségi pénzeszközökből származó hozzájárulás nem téríthető meg autópályadíj formájában, kivéve, ha a vonatkozó közösségi eszközök olyan egyedi rendelkezéseket tartalmaznak, amelyek a közösségi társfinanszírozás összegének megállapításakor figyelembe veszik az autópályadíjból származó jövőbeni bevételeket.
- (10) A díjkivetési rendszer fontos eleme, hogy az úthasználó – a lehető legkevésbé szennyező jármű használatának, illetve az alacsony forgalmú időszakokban és útvonalakon történő közlekedés választásával – az autópályadíj mértékét befolyásoló döntést hozhat. A tagállamoknak ezért képesnek kell lenniük különböző autópályadíjak kivetésére a jármű kibocsátási kategóriájának („EURO” minősítési rendszer), illetve az utakban okozott kár és a forgalmi torlódás helye, ideje valamint mértéke alapján. Az autópályadíjak mértékében tett ilyen irányú különbségtételnek a kitűzött célkitűzéssel arányosnak kell lennie.
- (11) Az ezen irányelv által nem szabályozott közúti infrastruktúra-használat kereskedelmi árazását alakító szempontoknak tiszteletben kell tartaniuk a Szerződés szabályait.
- (12) Ezen irányelv nem érinti az infrastruktúráért autópályadíjat vagy használati díjat kivető rendszerrel bevezető tagállamok szabadságát arra nézve, hogy a Szerződés 87.

és 88. cikkének sérelme nélkül ezen költségek megfelelő ellentételezéséről gondoskodjanak. Az ilyen ellentételezés nem vezethet a belső piacon a verseny torzulásához, és alkalmazni kell rá a közösségi jog vonatkozó rendelkezéseit, különösen az 1999/62/EK irányelv I. mellékletében a gépjárművekre meghatározott minimális adótételeket, valamint az energiatermékek és a villamos áram közösségi adóztatási keretének átalakításáról szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ rendelkezéseit.

- (13) Amennyiben a tagállamok autópályadíjat vagy használati díjat vetnek ki a transzeurópai közúthálózathoz tartozó utak használatára, a díjfizetési kötelezettség alá tartozó utaknak megfelelő elsőbbséget kell élvezniük a tagállamok karbantartási ütemezése során. Az autópályadíjból vagy használati díjból származó bevételeket az érintett infrastruktúra fenntartására, illetve általános értelemben a közlekedési szektorra kell fordítani, a közúthálózatok kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődése érdekében.
- (14) Különös figyelmet kell szentelni a hegyvidéki régióknak, így az Alpoknak és a Pireneusoknak. A nagyobb infrastrukturális projektek elindítása gyakran azért hiúsult meg, mert az azokhoz szükséges jelentős pénzügyi források nem álltak rendelkezésre. Ezért az ilyen régiókban az úthasználóknak esetlegesen felárat kell fizetniük a nagyon nagy európai értékkel bíró, alapvető fontosságú projektek finanszírozása érdekében, beleértve az ugyanazon az úton egyéb közlekedési eszközök használatát magukban foglaló projekteket is. Ennek az összegnek a projekthez szükséges pénzüsszeghez kell kapcsolódnia. Az összegnek továbbá az autópályadíj alapszintjéhez is kapcsolódnia kell annak elkerülése érdekében, hogy bármelyik úton mesterségesen magas díjak alkalmazására kerüljön sor, ami a forgalmat más utakra terelné el, ezáltal helyi forgalmi problémákat okozna, és a hálózat nem megfelelő használatát eredményezné.
- (15) A díjaknak megkülönböztetésmentesnek kell lenniük, beszedésük nem járhat túlzott alaki követelményekkel, illetve nem képezhet akadályokat a belső határoknál. Ezért megfelelő intézkedéseket kell hozni az alkalmi úthasználók általi fizetések megkönnyítése érdekében, különösen amennyiben az autópályadíj és/vagy használati díj beszedése kizárólag elektronikus fizetési eszköz (fedélzeti egység) használatát igénylő rendszeren keresztül történik.
- (16) A tagállamok és harmadik országok közötti rendszerek eltérő mivoltából fakadó közlekedési torzulások megelőzése érdekében a Bizottságnak a nemzetközi megállapodások tárgyalásain annak biztosítására kell törekednie, hogy a harmadik országok ne vezessenek be az átmenő forgalomra hátrányos hatást gyakorló intézkedéseket (például tranzitjog kereskedelmi rendszert).

⁽¹⁾ HL L 283., 2003.10.31., 51. o. A legutóbb a 2004/75/EK irányelvvel (HL L 157., 2004.4.30., 100. o.) módosított irányelv.

- (17) Az infrastruktúra-használati díjkivetési rendszerek egységes, összehangolt alkalmazása érdekében az új autópályadíj-kivetési megállapodásokban a költségeket a II. mellékletben meghatározott alapelvek együttese szerint kell kiszámítani, vagy olyan szinten kell megállapítani, amely nem haladja meg az ezen elvek alkalmazásából eredő mértéket. Ezen előírások nem vonatkoznak a létező rendszerekre, kivéve, ha azok a jövőben jelentős mértékben módosulni fognak. Az ilyen jelentős módosítások magukban foglalják az autópályadíj-beszedési rendszer eredeti feltételeinek jelentős megváltozását az autópályadíj-beszedési rendszer üzemeltetőjével fennálló szerződés módosítása által, ugyanakkor nem foglalják magukban az eredeti rendszer által biztosított változtatásokat. A koncessziós szerződések esetében jelentős módosítások közbeszerzési eljárás keretében hajthatók végre. Az átláthatóságnak a piacgazdaság, illetve a köz- és magántulajdonú vállalatok közötti partnerségek működése elé gördített akadályok nélkül történő elérése érdekében a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az általuk a kivetett díjak különböző költségelemeinek kiszámításában alkalmazni kívánt egységértékekről és egyéb paraméterekről, illetve a koncessziós szerződések esetében a vonatkozó szerződésről és az alapesetről, hogy így a Bizottság véleményt alkothasson. A Bizottság által az új autópályadíj-kivetési megállapodásoknak a tagállamokban történő bevezetését megelőzően elfogadott vélemények semmilyen mértékben nem sértik a Bizottságnak a Szerződésben foglalt, a közösségi jogszabályok alkalmazásának biztosítására vonatkozó kötelezettségét.
- (20) A közúti infrastruktúra használati díjkivetés rendszerének fejlesztése érdekében további technikai haladás szükséges. Olyan eljárást kell megállapítani, amely lehetővé teszi, hogy a Bizottság – a tagállamokkal e célból folytatott konzultációt követően – az 1999/62/EK irányelv előírásait a technikai haladásnak megfelelően kiigazíthassa.
- (21) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (22) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a közúti infrastruktúra-használatért kivetett autópályadíjakra és használati díjakra alkalmazandó feltételek összehangolását annak európai terjedelme miatt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és a közlekedés belső piacának megőrzése céljából azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubsidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.
- (23) Az 1999/62/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/62/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) »transzeurópai úthálózat«: a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat (*) I. mellékletének 2. szakaszában meghatározott közúthálózat a térképes illusztrációnak megfelelően. A térképek az említett határozat rendelkező részében és/vagy II. mellékletében említett megfelelő szakaszokra utalnak;

(*) HL L 228., 1996.9.9., 1. o. A legutóbb a 884/2004/EK határozattal (HL L 167., 2004.4.30., 1. o.) módosított határozat.”;

b) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„aa) »építési költségek«: az építkezéshez kapcsolódó költségek, beleértve adott esetben a következők finanszírozási költségeit is:

- új infrastruktúra vagy új infrastrukturális fejlesztések (beleértve a jelentős strukturális javításokat), illetve

(1) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

- (18) A tájékozott és objektív jövőbeli döntéshozatal lehetővé tétele érdekében – tekintettel a „szennyező fizet” elvnek valamennyi közlekedési módra kiterjedő, a külső költségek internalizálása révén lehetséges alkalmazására – tudományosan igazolt adatokon alapuló, egységes számítási elveket kell kidolgozni. Az ebben a kérdésben a jövőben esetlegesen meghozandó határozatnak maradéktalanul figyelembe kell vennie a közúti fuvarozó vállalkozások által már viselt adóügyi terheket, ideértve a járművek után fizetendő adókat és az üzemanyagra kivetett jövedéki adókat is.

- (19) A Bizottságnak el kell kezdenie a munkát a külső költségeket fedező díjak kivetésére vonatkozó, általánosan alkalmazható, átlátható és érthető, valamennyi közlekedési módra kiterjedő modell kidolgozására, amely a jövőbeli infrastrukturális díjak kiszámításának alapjául szolgál majd. E munka megvalósítása során a Bizottságnak elemeznie kell a külső költségek számításba veendő alkotóelemeivel kapcsolatos összes választási lehetőséget, tekintetbe véve az „Európai közlekedéspolitika 2010-re” című fehér könyvében felsorolt elemeket, és gondosan mérlegelve a különböző költségvetési lehetőségek internalizálásának hatásait. Az Európai Parlament és a Tanács mélyrehatóan megvizsgálja a Bizottság ilyen irányú esetleges javaslatát az 1999/62/EK irányelv további felülvizsgálatára vonatkozóan.

- 2008. június 10-ig legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztések (beleértve a jelentős strukturális javításokat), amennyiben már autópályadíj-kivetési megállapodások vannak hatályban 2008. június 10. napján, vagy bármely, 2008. június 10-et követően bevezetett autópályadíj-kivetési megállapodás bevezetését megelőzően legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztés; az ezen határidőket megelőzően befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztési költségek szintén építési költségnek minősülnek, amennyiben:

i. egy tagállam olyan autópályadíj-beszedő rendszert hozott létre, amely ezen költségek megtérülését egy 2008. június 10-ig hatályba lépő, autópályadíj-beszedő rendszer üzemeltetőjével kötött szerződés vagy más egyenértékű jogi aktus révén biztosítja; vagy

ii. egy tagállam bizonyítani tudja, hogy a kérdéses infrastruktúra építésére azzal a feltétellel került sor, hogy a tervezési élettartam 30 évet meghaladó legyen.

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

Az infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztés költségei magukban foglalhatnak bármely egyedi, a zajártalom csökkentésére vagy a közúti biztonság javítására irányuló kiadást, és az infrastruktúra üzemeltetője által teljesített tényleges kifizetéseket, amelyek olyan objektív környezeti elemekhez kapcsolódnak, mint például a talajszennyezés elleni védekezés;

ab) »finanszírozási költségek«: kölcsönök kamata és/vagy a részvényesek által nyújtott bármely tulajdonosi finanszírozás hozama;

ac) »jelentős strukturális javítások«: strukturális javítások, azon javítások kivételével, amelyek már nem járnak a közút felhasználói számára előnyökkel, pl. amennyiben a javítási munkálatokat további útfelszínjavító vagy egyéb építési munkálatok helyettesítik;»;

c) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) »autópályadíj«: a 7. cikk (1) bekezdésében említett infrastruktúrák két pontja közötti távolság jármű általi megtételéért fizetendő összeg; a fizetendő összeg a megtett távolság és a járműtípus alapján kerül meghatározásra;»;

d) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„ba) »súlyozott átlagos autópályadíj-tétel«: az autópályadíjakból befolyó, egy adott időszakra vonatkozó teljes bevétel és az adott hálózaton megtett járműkilométerek számának hányadosa, amelyen abban az időszakban autópályadíj fizetése volt kötelező, mind a bevételt, mind a járműkilométereket azon járművek tekintetében kell kiszámolni, amelyekre az autópályadíj vonatkozik;»;

e) a c), d), e) és f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) »használati díj«: egy meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít egy jármű számára a 7. cikk (1) bekezdésében említett infrastruktúrák meghatározott időtartam alatti használatához;

d) »jármű«: kizárólag közúti árufuvarozás céljára szánt vagy használt és 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű vagy csuklós járműszerelvénny;

e) »EURO 0«, »EURO I«, »EURO II«, »EURO III«, »EURO IV«, »EURO V« és »EEV« kategóriájú jármű: olyan jármű, mely megfelel a 0. mellékletben említett kibocsátási határértékeknek;

f) »járműtípus«: az a járműkategória, amelybe a tengelyszáma, mérete, súlya vagy bármely más útkárosodásra vonatkozó osztályozási tényező, pl. a IV. mellékletben foglalt útkárosodás minősítési rendszer alapján a jármű tartozik, feltéve, hogy a felhasznált minősítési rendszer olyan járműjellemzőkön alapul, amelyek vagy szerepelnek a valamennyi tagállamban használt jármű dokumentációban, vagy láthatóak;»;

f) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„g) »koncessziós szerződés«: az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 1. cikkében meghatározott »építési koncesszió«, vagy »szolgáltatási koncesszió«;

- h) »koncessziós autópályadíj»: a koncessziós szerződés keretében a koncessziójogosult által kivetett autópályadíj.

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

2. A 7. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1), (2), (3) és (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

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

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

b) Az autópályadíjak és/vagy használati díjak 2012-től kezdődően minden járműre alkalmazandók.

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

- jelentős mértékű káros hatást eredményezne a forgalom szabad áramlására, a környezetre, a zajszintekre, a forgalom sűrűségére vagy az egészségre, illetve

- olyan közigazgatási költségekkel járna, amelyek meghaladnák az intézkedésből fakadóan keletkező többletjövedelmek 30 %-át.

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

(4) Az autópályadíjak és a használati díjak nem tartalmazhatnak sem közvetett, sem közvetlen megkülönböztetést a fuvarozók nemzetisége vagy a fuvarozók letelepedési helye, illetve letelepedési országa, valamint a járművek nyilvántartásba vételi helye, illetve a közlekedési tevékenység kiindulási pontja vagy rendelkezési helye alapján.”;

- b) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

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

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

- teljesítik a (10) bekezdés a) pontjában meghatározott feltételeket,
- megfelelnek a Szerződésnek, különösen a Szerződés 12., 49., 86. és 87. cikkének,
- nem torzítják a belső piacon folyó versenyt,
- a létrejövő díjazási rendszer lineáris, arányos, minden felhasználó számára egyenlő feltételekkel hozzáférhető, és nem vezet a további költségek más felhasználókra, magasabb autópályadíj formájában történő áthárításához.

Az ilyen díjcsökkentések és engedmények nem haladhatják meg az azonos típusú, de díjcsökkentésekre és engedményekre nem jogosult járművekre kiszabott autópályadíj 13 %-át.

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

(*) HL L 370., 1985.12.31., 8. o. A legutóbb a 432/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 71., 2004.3.10., 3. o.) módosított rendelet.”;

c) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

d) a (7) bekezdés második és harmadik albekezdését el kell hagyni;

e) a (9) és (10) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(9) Az autópályadíj-tételeket kizárólag az infrastrukturális költségek megtérülésének elvére kell alapozni. A súlyozott átlagos autópályadíj-tételeket kifejezetten az érintett infrastruktúra-hálózat építési, üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani. A súlyozott átlagos autópályadíj-tételek tartalmazhatják a piaci feltételekre alapozott tőkehozamot vagy haszonkulcsot is.

(10) a) A (9) bekezdésben említett súlyozott átlagos autópályadíj-tételek sérelme nélkül a tagállamok között a díjtételek mértékében olyan célokra irányuló eltérések fordulhatnak elő, mint a környezeti károk elleni küzdelem, a torlódás kezelése, az infrastrukturális károk minimálisra csökkentése, az érintett infrastruktúra használatának optimálissá tétele vagy a közúti biztonság elősegítése, feltéve, hogy az említett eltérések:

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

b) Az a) pont feltételei szerint az autópályadíj-tételek a következők szerint térhetnek el:

- a 0. mellékletben meghatározott EURO szennyezőanyag-kibocsátási osztályok, bele-

értve a PM- és NOx-szinteket, feltéve, hogy a többletmértéke nem haladja meg a legszigorúbb kibocsátási előírásoknak eleget tevő, azonos járművekre kivetett autópályadíj 100 %-át; és/vagy

– a napszak, a nap vagy az évszak, feltéve, hogy:

- i. az autópályadíj-tétel többletmértéke nem haladja meg a legolcsóbb napszakban, napon vagy évszakban kivetett díj 100 %-át; vagy
- ii. amennyiben a legolcsóbb napszak költségmentes, a legdrágább napszakért, napért vagy évszakért fizetendő emelt díj nem haladja meg az egyébként a kérdéses járműre alkalmazandó autópályadíj-tétel mértékének 50 %-át.

A tagállamok kötelesek differenciálni az első bekezdéssel összhangban az autópályadíjra vonatkozó díjtételeket legfeljebb 2010-ig vagy koncessziós szerződések esetében a koncessziós szerződés megújításának időpontjában.

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

- i. ez súlyosan veszélyeztetné a területein alkalmazott autópályadíj-rendszerek egy-egy működését;
- ii. az érintett autópályadíj-rendszer esetében technikailag nem lenne megoldható a differenciált díjfizetés bevezetése; vagy
- iii. ez azzal a következménnyel járna, hogy a leginkább szennyező járművek kiszorulnának a transzeurópai úthálózatról, káros hatást gyakorolva az utak biztonságára és a közegészségügyre.

Ezen eltéréseket a Bizottság számára be kell jelenteni.

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

f) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

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

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

azzal a feltétellel, hogy:

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

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

Amikor egy felárat alkalmazni szándékozik tagállam a Bizottsághoz egy pénzügyi tervet nyújt be, a Bizottság hozzáférhetővé teszi ezt az információt a 9c. cikk (1) bekezdésében említett bizottság tagjai számára. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tervezett felár nem felel meg az e bekezdésben meghatározott feltételeknek, vagy ha úgy véli, hogy a tervezett felár

jelentős káros hatással lesz a peremterületek gazdasági fejlődésére, visszautasíthatja az érintett tagállam által benyújtott díjazási tervet, vagy kérheti annak módosítását a 9c. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően.

(12) Amennyiben a járművezető nem képes a (10) bekezdés b) pontjának első francia bekezdésében említett információknak és a jármű típusának megállapításához szükséges járműokmányokat ellenőrzés esetén bemutatni, a tagállamok kivethetik az alkalmazható legmagasabb autópályadíj-tételt.”

3. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„7a. cikk

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

(2) Az autópályadíjakat ezen irányelv 7. cikkével és e cikk (1) bekezdésével összhangban kell meghatározni.

(3) A tagállamok által 2008. június 10-ét követően bevezetett koncessziós autópályadíjakat tartalmazó autópályadíj-beszedő rendszereken kívüli, új autópályadíj-beszedő rendszerek tekintetében a tagállamok a III. mellékletben megállapított számítási alapelvekre alapozott módszer használatával számítják ki a költségeket.

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

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

(4) A tagállamok az új autópályadíj-beszedő rendszer bevezetése előtt legalább négy hónappal közlik a Bizottsággal a következőket:

- a) a koncessziós autópályadíjakat tartalmazó autópályadíj-beszedési rendszerektől eltérő rendszerek esetén:
 - a különböző költségelemek kiszámítása során az egységértékek és más paraméterek, és
 - az autópályadíj rendszerük körébe tartozó járművek, az egyes költségszámításokhoz felhasznált hálózat vagy hálózatrész földrajzi kiterjedése és a megítéendő költségek százalékaránya;
- b) a koncessziós autópályadíjakat tartalmazó autópályadíj-rendszerek esetén:
 - a koncessziós szerződések vagy az ilyen szerződések jelentős változtatásai,
 - az az alapeset, amelyre az átruházó a koncessziós hirdetményt a 2004/18/EK irányelv VII B. mellékletében említettek értelmében alapozta; ez az alapeset tartalmazza a 7. cikk (9) bekezdésében meghatározottak értelmében a koncesszió alapján előírányzott becsült költségeket, a járműtípusokra felosztott előre jelzett forgalmat, az előírányzott autópályadíj-szintek és a koncessziós szerződések által szabályozott hálózat földrajzi kiterjedését.

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

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

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

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

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

4. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„7b. cikk

Ezen irányelv nem sérti az autópályadíj- és/vagy használatdíj-rendszert bevezető tagállamok lehetőségét, hogy – a Szerződés 87. és 88. cikkének sérelme nélkül – megfelelő kompenzációt irjanak elő ezen díjak ellentételezésére.”

5. A 8. cikk (2) bekezdésének b) pontja helyébe a következő lép:

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

6. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„8a. cikk

Valamennyi tagállam ellenőrzi az autópályadíjak és használati díjak beszedési rendszerét a rendszer átlátható és megkülönböztetésmentes működésének biztosítása érdekében.”

7. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

a) különleges adókat vagy díjakat, amelyek kivetése:

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

b) parkolási díjakat vagy különleges városi közlekedési díjakat.

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

a) időt és helyet követelő közlekedési torlódások felszámolására irányuló különleges szabályozó díjakat;

b) káros környezeti hatások, közöttük a rossz levegőminőség felszámolására irányuló szabályozó díjakat,

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

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

8. A szöveg a következő cikkekkal egészül ki:

„9a. cikk

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

9b. cikk

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

9c. cikk

(1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti.

(2) Amennyiben erre a bekezdésre történik hivatkozás, az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(3) Amennyiben erre a bekezdésre történik hivatkozás, az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében említett határidő három hónap.

(4) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.”

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

„11. cikk

A Bizottság 2011. június 10-től jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, amelyben figyelembe veszi a technikai fejlődést és a forgalomsűrűség alakulását, ideértve a 3,5 tonnánál súlyosabb és 12 tonnánál

könnyebb járművek használatát, értékeli az irányelvnek a belső piacra – többek között a Közösség szigeteire, tengerparttal nem rendelkező területeire és peremterületeire – és a szektorban történt beruházások szintjére gyakorolt hatását, valamint azt, hogy mennyiben járult hozzá az irányelv a fenntartható közlekedési politika célkitűzéseéhez.

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

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

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

10. A II. melléklet éves díjak összegét tartalmazó táblázata helyébe a következő lép:

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

11. A II. melléklet utolsó mondatának helyébe a következő lép:

„A napi használati díj összege az összes járműosztályra egyenlően 11 EUR.”

12. A szöveg kiegészül a 0. melléklettel, amelynek szövegét ezen irányelv I. melléklete tartalmazza.

13. A szöveg kiegészül a III. melléklettel, amelynek szövegét ezen irányelv II. melléklete tartalmazza.

14. A szöveg kiegészül a IV. melléklettel, amelynek szövegét ezen irányelv III. melléklete tartalmazza.

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2008. június 10. előtt 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 joguk azon rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv hatálya alá tartozó területen fogadtak el egy olyan táblázattal együtt, amely azt mutatja, hogyan felelnek meg ezen irányelv rendelkezései az elfogadott nemzeti rendelkezéseknek.

3. cikk

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2006. május 17-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

J. BORRELL FONTELLES

a Tanács részéről

az elnök

H. WINKLER

I. MELLÉKLET

„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 ⁽¹⁾
»EURO II« jármű	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ A 85 kW vagy kisebb teljesítményű motorok esetében a részecskekibocsátási 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 ⁽¹⁾:

	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 ⁻¹
»EURO III« jármű	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	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

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Olyan motorok esetében, amelyeknél egy henger űrtartalma 0,7 dm³-nél kevesebb, és amelyek névleges fordulatszáma 3 000 min⁻¹-nél nagyobb: 0,13.

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

II. MELLÉKLET

„III. MELLÉKLET

A KÖLTSÉGEK FELOSZTÁSÁNAK ÉS AZ AUTÓPÁLYADÍJAK SZÁMÍTÁSÁNAK ALAPELVEI

Ez a melléklet előírja a súlyozott átlagos autópályadíj-tételek számításának – a 7. cikk (9) bekezdését tükröző – alapelveit. Az autópályadíjnak a költségekhez való igazítására vonatkozó kötelezettség nem érinti a tagállamok azzal kapcsolatos szabadságát, hogy a 7a. cikk (1) bekezdésével összhangban ne válasszák költségeiknek az autópályadíjban történő teljes megtérülését, illetve az azzal kapcsolatos szabadságukat, hogy a 7. cikk (10) bekezdésével összhangban az egyedi díjak összegét az átlagtól eltérően állapítsák meg ⁽¹⁾.

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

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

1. A hálózat és az érintett járművek körének meghatározása

- Amennyiben nem kell egységes autópályadíj-rendszert alkalmazni a teljes transzeurópai közúthálózaton, a tagállamoknak pontosan meg kell határozniuk, hogy a hálózat mely szakaszán vagy szakaszain kell autópályadíj-rendszert alkalmazni, valamint azt, hogy milyen rendszer alapján állapítják meg az autópályadíj összegének szempontjából érvényes jármű-kategóriákat. A tagállamoknak azt is meg kell határozniuk, hogy az autópályadíj-rendszerük által érintett járművek körét kiterjesztik-e a 12 tonnás súlyhatár alá.
- Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy a hálózat különböző szakaszain a költségek megtérülésére különböző politikát alkalmaz (amint ezt a 7a. cikk (1) bekezdése lehetővé teszi), a hálózat minden egyes, egyértelműen meghatározott szakaszára vonatkozóan külön költségkalkulációt kell végezni. A tagállam dönthet úgy, hogy hálózata 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 autópályadíj-tétel felső összeghatárát.
- A beruházási költségek számításának sérelme nélkül a költségek megtérülése
 - egyenletesen elosztható az amortizáció időtartamára vagy súlyozottan alkalmazható a kezdeti, közép- és utolsó időszakban, feltéve, hogy a súlyozást átlátható módszerrel végzik,
 - az autópályadíjak 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.

⁽¹⁾ Ezek a rendelkezések, valamint a költség-megtérülés időbeli ütemezése rugalmas megválasztásának lehetősége (lásd a 2.1. pont harmadik francia bekezdését), megfelelő mozgásteret biztosítanak olyan autópályadíjak megállapításához, amelyek a felhasználók számára elfogadhatók, és a tagállamok konkrét közlekedéspolitikai céljaival összhangban vannak.

- A kormányzati befektetések finanszírozott kölcsönnek tekinthetők. A bekerülési költségekre alkalmazandó kamatként az adott időszakban a kormányzati hitelfelvételekre érvényes kamatot kell figyelembe venni.
- A költségek nehéz tehergépjárművekre eső arányát objektív és átlátható módon kell megállapítani, figyelembe véve a hálózaton várható nehéztehergépjármű-forgalom arányát és a járulékos költségeket. Ebből a célból a nehéz tehergépjárművek által megtett járműkilométereket objektíven igazolható, például az ezen melléklet 4. pontjában meghatározottak szerinti »ekvivalenciafaktorok« alkalmazásával ki lehet igazítani. ⁽¹⁾
- A várható tőkehozamra vagy haszonkulcsra képzett céltartalék a piaci feltételeknek megfelelően indokolt nagyságú legyen; összege abból a célból változó lehet, hogy a szerződést elnyert harmadik felet a szolgáltatás minőségi követelményeinek teljesítésére ösztönözze. A tőkehozam olyan gazdasági mutatók használatával értékelhető, mint például a belső megtérülési ráta (IRR) vagy a tőke súlyozott átlagköltsége (WACC).

2.2 Éves karbantartási költségek és a strukturális javítások költségei

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

3. Üzemeltetési, kezelési és díjbeszedési költségek

Ezen költségek magukban foglalják az infrastruktúra üzemeltetőjénél felmerült összes olyan költséget, amely a 2. szakaszban nem szerepel, és amely az infrastruktúra és az autópályadíj-rendszer alkalmazásához, üzemeltetéséhez és kezeléséhez kapcsolódik. Ezek közé különösen az alábbiak tartoznak:

- a díjfizető kapuk és egyéb fizetőrendszerek építésének, kialakításának és karbantartásának költségei,
- a díjbeszedő rendszer üzemeltetésének, igazgatásának és végrehajtásának napi költségei,
- 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 autópályadíj-rendszer által érintett valamennyi járműosztály között.

4. Az áruforgalomból való részesedés, ekvivalenciafaktorok és korrekciós mechanizmus

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

⁽¹⁾ Az ekvivalenciafaktorok alkalmazása során a tagállamok az elvégzett útépitést időszakos alapon vagy a hosszú életciklus szemlélet felhasználásával vehetik figyelembe.

Járműosztály ⁽¹⁾	Ekvivalenciafaktorok		
	Strukturális javítás ⁽²⁾	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

⁽¹⁾ A járműosztály meghatározását lásd a IV. mellékletben.

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

- Az előre jelzett forgalmi szintek alapján meghatározott autópályadíj-rendszerekben olyan korrekciós mechanizmust kell biztosítani, amellyel – az előrejelzési hibákból eredő alacsony vagy túlzott költség-visszatérülés kiküszöbölésére – az autópályadíjakat időszakosan kiigazítják.”

III. MELLÉKLET

„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 károsodását okozzák (tehát a III. osztály a közúti infrastruktúrában legnagyobb károsodást okozó járművek kategóriája). Az okozott károsodás a tengelyterhelés növekedésével exponenciálisan nő.

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

Gépjárművek

Légrugós vagy azzal egyenértékű tengelyfelfüggesztés ⁽¹⁾		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	
Kéttengelyes				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Háromtengelyes				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			II
		23	25	
		25	26	
Négytengelyes				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ 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.

Járműszerelvények (csuklós járművek és közúti vontatók)

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