

I

(Jogalkotási aktusok)

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2011/76/EU IRÁNYELVE

(2011. szeptember 27.)

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen 91. cikkének (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A fenntartható közlekedés előmozdítása a közös közlekedéspolitika kulcsfontosságú eleme. Ennek érdekében a közlekedési ágazatnak az éghajlatváltozáshoz való hozzájárulását és az arra gyakorolt negatív hatását – különösen a mobilitást akadályozó forgalmi torlódásokat és az egészséget és a környezetet károsító levegőszennyezést és zajártalmat – mérsékelni kell. Ezenfelül környezetvédelmi követelményeket kell beépíteni más uniós szakpolitikák – beleértve a közös közlekedéspolitikát – meghatározásába és végrehajtásába.
- (2) A közlekedés negatív hatásainak csökkentésére irányuló célkitűzést a stabil gazdasági növekedés, a belső piac megfelelő működése és a területi kohézió fenntartása érdekében a mozgás szabadságának aránytalan korlátozása nélkül kívánatos teljesíteni.
- (3) A közlekedési rendszer ennek megfelelő optimalizálása céljából a közös közlekedéspolitikának többféle eszközt kell alkalmaznia annak érdekében, hogy javuljon a közlekedési infrastruktúra és a technológiák használata, és hatékonyabban lehessen kezelni a közlekedés iránti keresletet, különösen a járműpark megújításának előmozdítása,

az infrastruktúrák hatékonyabb felhasználása és a komodalitás révén. Mindez a „használó fizet” elv szélesebb körben való érvényesítését és a „szennyező fizet” elv kialakítását és alkalmazását teszi szükségessé a közlekedési ágazatban valamennyi közlekedési mód tekintetében.

- (4) Az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ olyan, a közlekedési infrastruktúra használatából eredő valamennyi külső költség értékelésére vonatkozó modell előterjesztésére kérte fel a Bizottságot, amely az infrastruktúra használatáért fizetendő díjak jövőbeni kiszámításának alapjául szolgál. E modell kiegészítéseként a Bizottság köteles volt valamennyi közlekedési mód tekintetében elvégezni a külső költségek internalizálásának hatásvizsgálatát, stratégiát kialakítani az említett modell fokozatos végrehajtására vonatkozóan, és szükség szerint javaslatokat előterjeszteni az irányelv további felülvizsgálatára.
- (5) A fenntartható közlekedéspolitika előmozdítása érdekében a közlekedésben alkalmazott áraknak fokozottabban kifejezésre kell juttatniuk a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel és zajártalommal, az éghajlatváltozással, valamint a közlekedési módok tényleges használata által okozott forgalmi torlódásokkal összefüggő költségeket, ami lehetővé teszi az infrastruktúra használatának optimalizálását, a helyi környezet-szennyezés csökkentését, a forgalmi torlódások problémájának kezelését, valamint az éghajlatváltozás elleni küzdelemnek a gazdaság számára a lehető legkisebb költség okozásával való folytatását. Ehhez pedig olyan fokozatos megközelítést kell alkalmazni, amely minden egyes közlekedési mód esetében figyelembe veszi annak sajátos jellemzőit.
- (6) A közlekedési módok esetében már elkezdtek a külső költségek internalizálását, a vonatkozó uniós jogszabályok pedig vagy fokozatosan bevezetik az ilyen internalizálást, vagy legalábbis nem tiltják meg azt. E folyamatot azonban ellenőrizni kell, és tovább kell ösztönözni valamennyi, közös elveket alkalmazó közlekedési mód esetében, figyelembe véve valamennyi mód egyedi jellemzőit.

⁽¹⁾ HL C 255., 2010.9.22., 92. o.⁽²⁾ HL C 120., 2009.5.28., 47. o.⁽³⁾ Az Európai Parlament 2009. március 11-i álláspontja (HL C 87. E, 2010.4.1., 345. o.) és a Tanács 2011.február 14-i álláspontja első olvasatban (HL C 77. E, 2011.3.11., 1. o.). Az Európai Parlament 2011. június 7-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2011. szeptember 12-i határozata.⁽⁴⁾ HL L 187., 1999.7.20., 42. o.

- (7) A közúti közlekedési ágazatban az infrastruktúra használatáért kivetett, távolságfüggő díjként kiszámított úthasználati díj a fenntartható közlekedéspolitika elérésének méltányos és hatékony gazdasági eszköze, mivel közvetlenül kapcsolódik az infrastruktúra használatához, a jármű környezetvédelmi teljesítményéhez, és a járműhasználat helyéhez és idejéhez, így azt a járművek tényleges használata által okozott környezetszennyezés és forgalmi torlódások költségét tükröző mértékben lehet megállapítani. Emellett az úthasználati díj nem torzízza a belső piaci versenyt, mivel azt a származási vagy letelepedés szerinti tagállamtól függetlenül valamennyi jármű-üzemeltetőnek, a közúthálózat használatának intenzitásával arányosan meg kell fizetnie.
- (8) A hatásvizsgálatból kitűnik, hogy a környezetszennyezés költsége, valamint – forgalmi torlódásnak kitett utak esetében – az úthasználati díj mértékének a csúcsgazdasági időszakokban való fokozottabb differenciálása alapján kiszámított úthasználati díj kedvezően befolyásolná a közlekedési rendszert, és hozzájárulna az éghajlatváltozásra vonatkozó uniós stratégia végrehajtásához. E díj a tisztább jármű-technológiák igénybevételének ösztönözésével, a logisztikai tevékenység optimalizálásával és az üresjáratok számának csökkentésével mérsékelhetné a forgalmi torlódásokat és a helyi környezetszennyezést. Közvetett módon fontos szerepet játszhatna az üzemanyag-fogyasztás visszaszorításában és az éghajlatváltozás elleni küzdelemben is.
- (9) Ez az irányelv nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy saját nemzeti rendelkezéseket alkalmazzanak az irányelv hatályaán kívüli egyéb úthasználókra kivetett díjak tekintetében.
- (10) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom költségeit – köztük az egészségügyi költségeket, ideértve az orvosi ellátást, a mezőgazdasági terméskiesést és a termelési veszteség más formáit, valamint a jóléti kiadásokat – annak a tagállamnak a területén viselik, ahol a közlekedési műveletre sor kerül. A „szennyező fizet” elv a külsőköltség-díj kivetésén keresztül kerül végrehajtásra, ami hozzájárul a külső költségek csökkentéséhez.
- (11) Ezen irányelv alkalmazásában a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom külső költségeinek kiszámítása céljából a Bizottság által tervezett modell olyan megbízható módszereket és fajlagos értékeket tartalmaz, amelyek már most a külső költségeken alapuló díjak kiszámításának alapjául szolgálhatnak.
- (12) Továbbra is bizonytalanok a differenciált díjak kis forgalmú közutakon való alkalmazásához szükséges rendszerek költségei, illetve előnyei. Amíg ezt a bizonytalanságot nem sikerül feloldani, uniós szinten a rugalmas megközelítés tűnik a legmegfelelőbbnek. E rugalmas megközelítésnek biztosítania kell a tagállamok számára annak eldöntését, hogy a hálózat helyi és országos jellemzői alapján bevezetnek-e külsőköltség-díjakat, és ha igen, mely utakon.
- (13) Az időalapú használati díj hasznos rendszert képez, mivel az a „használó fizet” elvet már jelenleg is alkalmazza, amikor az infrastruktúra tényleges használatát jobban tükröző, a megtett távolságon alapuló díjrendszert jelenleg nem alkalmazzák. A napi, heti, havi vagy éves alapon megállapított időalapú használati díj nem valószínű, hogy hátrányos megkülönböztetést az alkalmi úthasználókkal szemben, mivel ezen úthasználók között valószínűleg jelentős arányban vannak külföldi fuvarozók. Ezért indokolt részletesebben meghatározni a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó napi, heti, havi és éves díjtételek összegének egymáshoz viszonyított arányát.
- (14) Annak érdekében, hogy az európai fuvarozók világos árjelzést kapjanak, ami ösztönzőként hat magatartásuk optimalizálására, középtávon erőfeszítéseket kell tenni a külső költségek kiszámítása céljából a tagállamok által alkalmazott módszerek közelítésére.
- (15) A díjmegállapítási rendszerek egyértelmű és átlátható módon történő alkalmazása a belső piac jobb működését eredményezheti. Ezért el kell kerülni a díjmegállapítási rendszerek következetlenségeit annak érdekében, hogy ne torzuljon a verseny a transzeurópai közúthálózaton vagy annak bizonyos szakaszain, illetve az összekapcsolódó hálózatok vagy autópályák bármely más, a transzeurópai közúthálózaton kívüli szakaszán végzett nemzetközi áru fuvarozásban. Azonos díjmegállapítási elveket kell alkalmazni különösen egy adott tagállam autópályahálózatának valamennyi szakaszára vonatkozóan.
- (16) A tagállamok számára biztosítani kell annak lehetőségét, hogy az úthasználati díjba beépíthessék az infrastruktúra költségeinek és a külső költségeknek az ezen irányelv által megengedett legmagasabb értékét, de úgy is dönthessenek, hogy e költségek közül az egyiket vagy mindkettőt kisebb mértékben építik be a díjba, vagy e költségeket egyáltalán nem hárítják át.
- (17) A külsőköltség-díjjal terhelt hálózat meghatározásakor a tagállamok dönthetnek úgy is, hogy bizonyos közutakra nem vetnek ki külsőköltség-díjat annak érdekében, hogy javítsák a peremterületek, a tengerparttal nem rendelkező területek és a szigetek megközelíthetőségét és versenyképességét.
- (18) Indokolt lehetővé tenni, hogy az infrastruktúradíjhoz a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom költségén alapuló külsőköltség-elem is járuljon. Biztosítani kell, hogy az infrastruktúra használati költségéhez hozzá lehessen adni az úthasználati díjba beépített külsőköltség-elemet, feltéve, hogy a költségek kiszámítása során teljesülnek bizonyos, az indokolatlan díjmegállapítás elkerülését célzó feltételek.
- (19) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom költségeinek pontosabb tükrözése érdekében a külsőköltség-díjat a közút típusa, a járműtípus, valamint a zajártalom tekintetében a figyelembe vett időszak szerint differenciálni kell.

- (20) A forgalmi torlódás általában negatív hatást fejt ki, amennyiben az úthasználók számára idő- és üzemanyag-vesztéssel jelent. Az infrastruktúradíjak differenciálásával lehetővé válik a forgalmi torlódások kezelése, feltéve, hogy a differenciált úthasználati díjak az árakon keresztül egyértelmű és jelentős ösztönzést adnak az úthasználók számára arra, hogy változtassanak magatartásukon, és csúcsidőszakban kerüljék el a túlterhelt útszakaszokat.
- (21) Amikor a forgalmi torlódások csökkentése érdekében bizonyos útszakaszokon differenciálást alkalmaznak, ezt bevételmentesen úgy kell megtervezni és alkalmazni, hogy jelentős pénzügyi előnyöket biztosítson az adott útszakaszt csúcsforgalmi időn kívül használó fuvarozók számára azokkal szemben, akik csúcsidőben használják azt.
- (22) A környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló, 2002. június 25-i 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ már megteremtette a közúti járművek és az infrastruktúra által kibocsátott zajra vonatkozó uniós intézkedések fejlesztéséhez és kiegészítéséhez szükséges alapot azáltal, hogy a hatáskörrel rendelkező hatóságok számára előírja a főbb közutakra vonatkozó stratégiai zajtérképek elkészítését, továbbá a zaj csökkentését célzó cselekvési tervek készítését ott, ahol a kibocsátási szintek káros hatást gyakorolhatnak az emberi egészségre.
- (23) A belső piac zökkenőmentes működéséhez uniós keretrendszerre van szükség annak biztosítására, hogy a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajterhelés helyi költségei, illetőleg a forgalmi torlódások alapján megállapított útdíjak átláthatók és arányosak legyenek, és ne valósítsanak meg hátrányos megkülönböztetést. E keretrendszernek közös díjmegállapítási elveket, számítási módszereket, maximális mértékeket és elismert tudományos módszereken alapuló, a külső költségekre vonatkozó fajlagos értékeket, valamint az úthasználatidíj-beszédesi rendszereket illetően a Bizottságnak küldendő értesítésekre és jelentésekre eljárásokat kell magában foglalnia.
- (24) Amennyiben valamely tagállam egy adott hatóságot jelöl ki a külsőköltség-díj összegének megállapítására, kívánatos, hogy e hatóságnak ne fűződjön érdeke indokolatlanul magas összeg megállapításához, ezért e hatóságnak függetlennek kell lennie az úthasználati díjat beszedő és a bevételt kezelő szervtől.
- (25) Az a folyosó, amelynek esetében megengedett a felár alkalmazása, olyan párhuzamos, egymással közvetlen versenyben álló, és egymástól ésszerű távolságon belül fekvő hegyi útszakaszokat is magában foglalhat, amelyekre a forgalom a felár bevezetése következtében áttérhető. A határokon átnyúló projektek esetében e rendelkezés alkalmazásáról az érintett tagállamoknak és a Bizottságnak kell megegyezniük.
- (26) A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2010. július 7-i 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat⁽²⁾ III. mellékletében meghatározott, az európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek megvalósításának előtérbe helyezése érdekében azon tagállamoknak, amelyek felár alkalmazhatnak, a külsőköltség-díj kivetése előtt inkább ezzel a lehetőséggel kell élniük. Az úthasználókat terhelő indokolatlan díjfizetési kötelezettség elkerülése érdekében úgy kell rendelkezni, hogy a külsőköltség-díj és a felár együtt ne legyen alkalmazható, kivéve, ha a külső költségek meghaladják a már kivetett felár összegét. Ilyenkor indokolt levonni a külsőköltség-díjból a felár összegét.
- (27) Nem engedhető meg a külsőköltség-díjra vonatkozó kedvezmény vagy díjsökkentés alkalmazása, mivel jelentős a kockázata annak, hogy ez indokolatlanul hátrányos megkülönböztetést valósítana meg az úthasználók egyes csoportjaival szemben.
- (28) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseire figyelemmel a területi kohézió, valamint a peremterületek, a tengerparttal nem rendelkező területek és a szigetek megközelíthetőségének és versenyképességének biztosítása érdekében ösztönző intézkedéseket kell engedélyezni a közlekedési módok közötti költséges váltások (például a közúti-tengeri-közúti közlekedés) tekintetében.
- (29) Bizonyos feltételek mellett engedélyezni kell az infrastruktúradíjra vonatkozó kedvezmény vagy díjsökkentés alkalmazását az úthasználók olyan kategóriái tekintetében, mint a gyakori úthasználók vagy az elektronikus úthasználatidíj-rendszer használói.
- (30) A külső költségeknek az úthasználati díjak révén való felszámítása eredményesebben hat az úthasználói döntésekre, ha utóbbiak tisztában vannak e költségekkel. Ezért e költségeket az úthasználati díj beszedője által kiállított elismervényen, számlán vagy egyéb hasonló okmányon elkülönítve kell feltüntetni. Ezenfelül ezen dokumentumok megkönnyítenék azt is, hogy a fuvarozók a külsőköltség-díjből eredő költséget áthárítsák a megbízóra vagy más ügyfelükre.
- (31) Kívánatos az elektronikus úthasználatidíj-rendszer alkalmazása annak érdekében, hogy a díjbeszedés ne akadályozza a forgalom szabad áramlását, és kiküszöbölje a fizetőkapuknál álló sorok folytán a helyi környezetre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat. Ezért kívánatos, hogy a külsőköltség-díjat ilyen rendszerek alkalmazásával vessék ki a Közösségen belüli elektronikus útdíjbeszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁽³⁾ megfelelően. A belső piac megfelelő működésének megkönnyítése érdekében a Bizottságnak ellenőriznie kell a 2004/52/EK irányelv keretében elért haladást annak érdekében, hogy a megegyezés szerinti időtartamon belül be lehessen vezetni egy olyan működő, európai elektronikus útdíjbeszedési rendszert, amely egy adott járműben egyetlen darabra korlátozza az elektronikus díjbeszedést célzó eszközök számát, amely teljes mértékben kompatibilis a tagállamokban alkalmazott valamennyi elektronikus útdíjbeszedési rendszerrel.

⁽¹⁾ HL L 189., 2002.7.18., 12. o.⁽²⁾ HL L 204., 2010.8.5., 1. o.⁽³⁾ HL L 166., 2004.4.30., 124. o.

- (32) Míg a nemzeti közkiadásokkal, többek között az ezen irányelv alapján befolyt bevételek felhasználásával kapcsolatos döntések a szubszidiaritás elvének megfelelően a tagállamok hatáskörébe tartoznak, a külsőköltség-díjból származó többletbevételt vagy ennek a bevételnek az értékével megegyező összeget, ezen irányelv közlekedéspolitikai céljaival összhangban, a közlekedési ágazat javára és általában véve a fenntartható mobilitás elősegítésére kell fordítani. E projekteknek ennek megfelelően többek között a hatékony árképzés elősegítésére, a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentésére és hatásainak mérséklésére, a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyágának javítására, a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra kiépítésére, a logisztikai tevékenység optimalizálására vagy a közúti közlekedésbiztonság javítására kell irányulniuk.
- (33) Az úthasználatdíj-rendszerek átjárhatóságának elősegítése érdekében lehetőséget kell adni arra, hogy két vagy több tagállam közös úthasználatdíj-rendszer bevezetése céljából – bizonyos feltételek teljesítése mellett – együttműködjön egymással.
- (34) A Bizottságnak kellő időben átfogó értékelést kell küldenie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az azokban a tagállamokban szerzett tapasztalatokról, amelyek ezen irányelvnek megfelelően külsőköltség-díjat és/vagy infrastruktúradíjat alkalmaznak.
- (35) Az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló, 2006. július 11-i 1083/2006/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ értelmében a jövedelemtermelő projektek esetében a finanszírozási igény meghatározása során figyelembe kell venni a közvetlenül az úthasználókat terhelő díjakból származó bevételt. A külsőköltség-díjból származó bevételt azonban a finanszírozási igény meghatározása során indokolt figyelmen kívül hagyni, mivel ezt a bevételt a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál történő csökkentésére és hatásainak mérséklésére, a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyágának javítására, valamint a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra kiépítésére irányuló projektekre kell fordítani.
- (36) A tagállamoknak a külsőköltség-díjak kiszámítására szolgáló alternatív tudományos módszerek alkalmazásakor figyelembe kell venniük a külső költségek becslésével kapcsolatos elmélet és gyakorlat jelenlegi helyzetét áttekintő, „Handbook on estimation of external costs in the transport sector”⁽²⁾ (Kézikönyv a közlekedési ágazat külső költségeinek becsléséhez) című kiadványban meghatározott, a külső költségek pénzben kifejezett összegének kiszámítására vonatkozó módszereket.
- (37) Az Európai Bizottság megbízása alapján 2004-ben készült „Hegyvidéki területek Európában: Elemzés az EU jelenlegi és jövőbeli tagállamai, valamint más európai országok hegyvidéki területeiről” című tanulmányban meghatározott hegyvidéki területeken engedélyezni kell a magasabb összegű külsőköltség-díjakat, amennyiben objektív tudományos adatok bizonyítják, hogy ezeken a területeken a levegőszennyezés és a zajártalom nagyobb károkat okoz a földrajzi adottságok, valamint az olyan fizikai körülmények következtében, mint az utak esése, a hőmérsékleti inverzió és a völgyek zajfelerősítő hatása.
- (38) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatáskörök kell ruházni. Ezeket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽³⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (39) A Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a mellékletek bizonyos hozzáigazításai tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is.
- (40) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽⁴⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy a maguk számára, illetve az Unió érdekében készítsenek táblázatokat, amelyek a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az áttütemtett rendelkezések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (41) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a külső költségeken alapuló, differenciált díjmegállapítás bevezetésének a fenntartható közlekedés előmozdítása érdekében történő ösztönzését, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az a közlekedés határokon átnyúló jellegének jelentősége miatt uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. cikk

Az 1999/62/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:
 - a) a következő pont kerül beillesztésre:

⁽¹⁾ HL L 210., 2006.7.31., 25. o.

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

⁽³⁾ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

⁽⁴⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

„ad) »autópálya«: olyan közút, amelyet kifejezetten a gépjármű-közlekedés céljára terveztek és építettek, amely nem szolgálja ki az út menti ingatlanokat, és amely:

i. egyes pontokat vagy ideiglenes eseteket kivéve mindkét forgalmi irányban elkülönített úttesttel rendelkezik, amelyeket a közlekedés céljára nem szolgáló sáv, vagy kivételes esetben más eszköz választ el egymástól;

ii. szintben nem keresztez sem utat, sem vasúti vagy villamosvágányt, sem kerékpárutat, sem pedig gyalogutat; és

iii. kifejezetten autópályaként van jelölve;”

b) a b) és a ba) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) »úthasználati díj«: valamely járműre az adott infrastruktúra használatáért a megtett távolság és a jármű típusa alapján fizetendő, infrastruktúradíjból és/vagy külsőköltség-díjből álló, meghatározott összeg;

ba) »infrastruktúradíj«: az adott infrastruktúra építése, fenntartása, üzemeltetése és fejlesztése tekintetében a tagállamnál felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj;”

c) a következő pontok kerülnek beillesztésre:

„bb) »külsőköltség-díj«: a közlekedésnek tulajdonítható levegőtisztosítással és/vagy a közlekedésnek tulajdonítható zajártalommal kapcsolatban a tagállamnál felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj;

bc) »a közlekedésnek tulajdonítható levegőtisztosítási költsége«: valamely jármű üzemeltetése során a por és az ózonprekurzorok, például a nitrogén-oxid, és az illékony szerves vegyületek levegőbe történő kibocsátásával okozott kár költsége;

bd) »a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége«: a járművek által kibocsátott vagy a járművek és az útfelület kölcsönhatása következtében keletkező zajjal okozott kár költsége;

be) »súlyozott átlagos infrastruktúradíj«: az infrastruktúradíjból egy adott időszakban befolyó teljes bevétel és az ezen időszakban a díjfizetés alá tartozó közútszakaszokon megtett járműkilométerek számának hányadosa;

bf) »súlyozott átlagos külsőköltség-díj«: a külsőköltség-díjből egy adott időszakban befolyó teljes bevétel és az ezen időszakban a díjfizetés alá tartozó közútszakaszokon megtett járműkilométerek számának hányadosa;”

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

„d) »jármű«: közúti árufuvarozás céljára szánt vagy használt és 3,5 tonnát meghaladó megengedett legna-

gyobb össztömegű gépjármű vagy csuklós járműszerelvény;”.

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

„7. cikk

(1) A 9. cikk (1a) bekezdésének sérelme nélkül, a tagállamok az e cikk (2), (3), (4) és (5) bekezdésében, valamint a 7a–7k. cikkben meghatározott feltételek szerint úthasználati díjakat és/vagy 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. Ez nem sérti a tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel összhangban más utakra vonatkozóan úthasználati díjat és/vagy használati díjat vessenek ki, feltéve, hogy az ezen más utakon kivetett úthasználati díj és/vagy használati díj nem hozza hátrányos helyzetbe a nemzetközi forgalmat, és nem vezet a gazdasági szereplők közötti verseny torzításához.

(2) A tagállamok egy adott járműkategóriára sem vethetnek 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.

(3) Az úthasználati díjak és a használati díjak sem közvetett, sem közvetlen módon nem eredményezhetnek megkülönböztetést a fuvarozók állampolgársága, valamint a fuvarozók letelepedése vagy a járművek nyilvántartásba vétele szerinti tagállam vagy harmadik ország, illetve a közlekedési művelet kiindulási pontja vagy rendeltetési helye alapján.

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

(5) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy csak olyan járművekre vonatkozóan alkalmaznak úthasználati díjat és/vagy használati díjat, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legalább 12 tonna, ha megítélésük szerint a díjfizetési kötelezettségnek a 12 tonnánál kisebb tömegű járművekre való kiterjesztése többek között:

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 közlekedés biztonságára;

- b) a kiterjesztéssel elérhető többletbevétel 30 %-ánál nagyobb mértékű adminisztrációs költséget eredményezne.

Azon tagállamok, amelyek úgy határoznak, hogy csak azokra a járművekre vonatkozóan alkalmaznak úthasználati díjat és/vagy használati díjat, amelyek megengedett legnagyobb összteleme legalább 12 tonna, döntésükről és annak indokairól tájékoztatják a Bizottságot.

7a. cikk

(1) A használati díjnak az infrastruktúra használatának időtartamával arányosnak kell lennie, nem haladhatja meg a II. mellékletben meghatározott értékeket, és adott napra, hétre, hónapra vagy évre kell érvényesnek lennie. A havi díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 10 %-a, a heti díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 5 %-a, a napi díjtétel összege pedig legfeljebb az éves díjtétel összegének 2 %-a lehet.

Valamely tagállam dönthet úgy, hogy a területén nyilvántartásba vett gépjárművekre kizárólag éves díjtételeket alkalmaz.

(2) A tagállamok a használati díjakat – beleértve az adminisztrációs költséget – járműkategóriánként, a II. mellékletben meghatározott maximális értékeknél nem nagyobb összegben határozzák meg.

7b. cikk

(1) Az infrastruktúradíj összegét az infrastruktúra-költségek megtérülésének elve alapján kell megállapítani. A 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 az 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 külsőköltség-díj kapcsolódhat a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költségéhez. Olyan útszakaszokon, amelyek olyan területeken haladnak keresztül, ahol a lakosság a közúti közlekedésnek tulajdonítható zajátalumnak van kitéve, a külsőköltség-díj magában foglalhatja a közlekedésnek tulajdonítható zajátalumnak költségét.

A külsőköltség-díj összegét differenciáltan és a IIIa. mellékletben meghatározott minimumkövetelményeknek és módszereknek megfelelően kell megállapítani, az említett díj összege továbbá nem haladhatja meg a IIIb. mellékletben meghatározott maximális értékeket.

(2) A figyelembe vett költségeknek a külsőköltség-díjjal terhelt hálózathoz vagy hálózatrészhez és az e díj fizetésére kötelezett járművek köréhez kell kapcsolódnuk. A tagál-

lamok úgy is rendelkezhetnek, hogy e költségeknek csak bizonyos százalékát térítetik meg.

(3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel kapcsolatos külsőköltség-díj nem vonatkozik azokra a járművekre, amelyek megfelelnek a legszigorúbb EURO kibocsátási előírásoknak az ezen előírásokat bevezető szabályokban meghatározott határidőt követő négy évig.

(4) 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.

7d. cikk

A jövőbeni szigorúbb EURO kibocsátási előírások elfogadását követő egy éven belül az Európai Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében a IIIb. mellékletben meghatározza a vonatkozó maximális értékeket.

7e. cikk

(1) A tagállamok az infrastruktúradíj legmagasabb értékét a III. mellékletben előírt számítási alapelveken alapuló módszertan alapján határozzák meg.

(2) Koncessziós úthasználati díj esetében az infrastruktúradíj legmagasabb összege legfeljebb az az érték lehet, amely 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.

(3) Az (1) és a (2) bekezdésben előírt kötelezettségek nem alkalmazandók azokra az úthasználati díj-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.

7f. cikk

(1) A Bizottság előzetes tájékoztatását követően, a hegyvidéki régiókban található infrastruktúra esetében az infrastruktúradíjhoz kivételes jelleggel felár adható olyan meghatározott útszakaszokon, ahol előfordulhatnak állandó torlódások, vagy amelyeken a járművek jelentős környezetkárosítást okoznak, amennyiben:

- a) a felárból befolyt bevételt olyan, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2010. július 7-i 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat (**). III. mellékletében megjelölt, európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek építésének finanszírozására fordítják, amelyek közvetlenül hozzájárulnak a torlódás vagy a környezetkárosítás enyhítéséhez, és amelyek ugyanazon a közlekedési folyosón helyezkednek el, mint az az útszakasz, amelyen a felárat alkalmazzák;

- b) a felár összege nem haladja meg a 7b. cikk (1) bekezdésének és a 7e. cikknek megfelelően kiszámított, súlyozott átlagos infrastruktúradíj 15 %-át, kivéve, ha a befolyt bevételt hegyvidéki régióban fekvő infrastruktúrát magában foglaló, európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek határokon átnyúló szakszainak finanszírozására fordítják, amely esetben a felár nem haladhatja meg az említett infrastruktúradíj 25 %-át;
- c) a felár alkalmazása nem vezet tisztességtelen bánásmóddhoz a kereskedelmi forgalmat illetően a közút más használóival szemben;
- d) a felár bevezetését megelőzően a Bizottságnak megküldik a felár alkalmazásának pontos helyét, és az a) pontban említett kiemelt fontosságú projektek építésének finanszírozásáról meghozott határozatra vonatkozó bizonyítékokat; valamint
- 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.

Az első albekezdés az említett projektben érintett valamennyi tagállam egyetértése esetén az új, határon átnyúló projektekre alkalmazandó.

(2) Felár a 7g. cikknek megfelelően differenciált infrastruktúradíjra is alkalmazható.

(3) 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 (1) bekezdésben előírt feltételeknek, vagy egy vagy több peremterület gazdasági fejlődésére jelentős negatív hatást fog gyakorolni, az érintett tagállam által benyújtott díjmegállapítási tervet elutasíthatja, vagy kérheti annak módosítását. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9c. cikk (2) bekezdésében előírt tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

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

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni, kivéve a 2011. október 15-től kezdődően a 0, I és II, illetve 2015-től kezdődően a III EURO kibocsátási osztályba tartozó járművek esetében. A felár és a külsőköltség-díjak egyidejű alkalmazásából befolyó valamennyi bevételt a 661/2010/EU határozat III. mellékletében meghatározott európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek építésének finanszírozására kell fordítani.

7g. cikk

(1) 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 kibocsátási előírásokat

teljesítő, ugyanolyan járművekre vonatkozó díjat. A meglévő koncessziós szerződések meghosszabbításukig mentesülnek e kötelezettség alól.

A tagállamok mindazonáltal eltérhetnek az infrastruktúradíj differenciálására vonatkozó követelménytől, amennyiben:

- i. az súlyosan veszélyeztetné a területükön alkalmazott úthasználatidíj-rendszerek koherenciáját;
- ii. technikailag nem lenne kivitelezhető az ilyen differenciálás bevezetése az érintett úthasználatidíj-rendszerben;
- iii. a közúti közlekedés biztonságára és a közegészségre káros hatású, leginkább szennyező járművek más útra tereléséhez vezetne; vagy
- iv. az úthasználati díj tartalmazza a külsőköltség-díjat.

A Bizottságot értesíteni kell minden ilyen eltérésről és mentességről.

(2) Arra az esetre, ha a járművezető vagy adott esetben a fuvarozó az ellenőrzés alkalmával nem képes a jármű EURO kibocsátási osztályának igazolására alkalmas jármű-okmányt bemutatni, a tagállamok a legmagasabb kivethető úthasználati díjat alkalmazhatják.

(3) Az infrastruktúradíj a forgalmi torlódások csökkentése, az infrastruktúra károsodásának minimalizálása és az érintett infrastruktúra kihasználtságának optimalizálása, illetve a közúti közlekedésbiztonság előmozdítása céljából is differenciálható, amennyiben:

- 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 összegét;
- d) azon csúcsidezőszakok időtartama, amelyek alatt a forgalmi torlódások csökkentése érdekében magasabb infrastruktúradíjakat vetnek ki, naponta nem haladja meg az öt órát;
- e) a differenciálást átlátható és bevételmentes módon tervezik meg és alkalmazzák valamely, forgalmi torlódások által érintett útszakaszon oly módon, hogy alacsonyabb úthasználati díj vonatkozzon az útszakaszt csúcsgazdálkodási időn kívül használni kívánó fuvarozókra, és magasabb díj az ugyanezen útszakaszt csúcsgazdálkodási időszakban használni kívánókra; valamint
- f) az a tagállam, amely ilyen differenciálás bevezetését vagy a meglévő differenciálás módosítását tervezi, erről tájékoztatja a Bizottságot, és számára megküldi a feltételek teljesítésének biztosításához szükséges információkat. A Bizottság a benyújtott információk alapján nyilvánosságra hozza és rendszeresen frissíti azon időszakok – a megfelelő díjtételeket is tartalmazó – jegyzékét, amelyekben a differenciálást alkalmazzák.

(4) Az (1) és a (3) bekezdésben említett differenciálás nem alkalmazható úthasználati díjból származó többletbevétel elérése céljából. A bevétel nem kívánt növekedését a differenciálási rendszer módosításával ellensúlyozni kell, amit a többletbevétel keletkezése szerinti számviteli év végét követő két éven belül végre kell hajtani.

7h. cikk

(1) A tagállam az új infrastruktúradíjat magában foglaló úthasználati díj-rendszer bevezetését megelőzően legalább hat hónappal megküldi a Bizottságnak:

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

- az infrastruktúra különböző költségelemeinek kiszámítása során használt fajlagos értékeket és egyéb paramétereket, és
- 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;

b) a koncessziós úthasználati díjat magában foglaló úthasználati díj-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 (***) VII B. melléklete szerinti koncesszióra vonatkozó hirdetményt alapozta; ezen alapeset a 7b. cikk (1) bekezdésének megfelelően tartalmazza a koncesszió alapján előirányzott becsült költségeket, a forgalom előrejelzését járműtípus szerinti bontásban, az úthasználati díj tervezett mértékét, valamint a koncessziós szerződés tárgyát képező hálózat földrajzi kiterjedését.

(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.

(3) A tagállam az új külsőköltség-díjat magában foglaló úthasználati díj-rendszer bevezetését megelőzően megküldi a Bizottságnak:

- a) azon útszakaszok részletes megjelölését, amelyeken a külsőköltség-díjat alkalmazni kívánja, valamint azokat a járműosztályokat, úttípusokat és pontosan meghatározott időszakokat, amelyek szerint a külsőköltség-díjat differenciálni kívánja;
- b) a tervezett súlyozott átlagos külsőköltség-díjat és a tervezett összebevételt;

c) adott esetben a 7c. cikk (4) bekezdésének megfelelően a díj összegének meghatározására kijelölt hatóság megnevezését és képviselőjének nevét; és

d) a IIIa. mellékletben előírt számítási módszer alkalmazásának szemléltetéséhez szükséges paramétereket, adatokat és információkat.

(4) A Bizottság az alábbi időpontokig határoz arról, hogy a 7b., 7c., 7j. cikkben vagy a 9. cikk (2) bekezdésében előírt kötelezettségek teljesülnek-e:

a) hat hónappal a (3) bekezdésben említett dokumentáció benyújtását követően; vagy

b) adott esetben további három hónappal a Bizottság által a (3) bekezdés alapján kért kiegészítő információk kézhezvételét követően.

Az érintett tagállam a határozatnak való megfelelés céljából kiigazítja a javasolt külsőköltség-díjat. A Bizottság e határozatát hozzáférhetővé kell tenni a 9c. cikkben említett bizottság, az Európai Parlament és a Tanács számára.

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;

b) e kedvezmények vagy díjcsökkentések az adminisztrációs költségek tényleges megtakarítását eredményezik; valamint

c) mértékük nem haladja meg a kedvezményre vagy díjcsökkentésre nem jogosult, azonos típusú járművek által fizetendő infrastruktúradíj összegének 13 %-át.

(3) A 7g. cikk (3) bekezdésének b) pontjában és a 7g. cikk (4) bekezdésében foglalt feltételekre figyelemmel az úthasználati díj mértéke kivételes esetekben, nevezetesen meghatározott, a 661/2010/EU határozat III. mellékletében azonosított európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek tekintetében – az ilyen projektek gazdasági életképességének biztosítása érdekében – más módon is differenciálható, amennyiben e projektek más közlekedési módokkal közvetlen versenyhelyzetben vannak. Az így adódó díjstruktúrának lineárisnak, arányosnak, nyilvánosnak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetőnek kell lennie, és nem eredményezheti többletköltségeknek más úthasználókra magasabb útdíj formájában történő áthárítását. E feltételek teljesülését a Bizottság a szóban forgó díjstruktúra bevezetése előtt ellenőrzi.

7j. cikk

(1) Az úthasználati díjakat és a használati díjakat oly módon kell kivetni 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 a fuvarozók az úthasználati és használati díjakat legalább 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 az úthasználati díjak és a használati díjak megfizetése céljára kijelölt pontokon megfelelő létesítményekkel biztosítják a szokásos közúti biztonsági előírások érvényesülését.

(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, biztosítani kell, hogy a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (****) követelményeinek megfelelő ilyen fedélzeti egységek ésszerű adminisztrációs és gazdasági feltételek mellett valamennyi úthasználó számára beszerezhetőek legyenek.

(3) Ha a tagállamok úthasználati díjat vetnek ki egy járműre, az úthasználati díj teljes összegét, az infrastruktúradíj összegét és/vagy a külsőköltség-díjak összegét a fuvarozó részére kiállított elismervényen kell feltüntetni, amennyiben lehetséges, elektronikus úton.

(4) Amennyiben ez gazdaságilag megvalósítható, a külsőköltség-díjakat a tagállamoknak a 2004/52/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő elektronikus rendszer használatával kell kivetniük és beszedniük. A Bizottság elősegíti a tagállamok közötti együttműködést, amely az elektronikus útdíjhasználati rendszerek európai szintű átjárhatóságának biztosításához szükségesnek bizonyulhat.

7k. cikk

A Szerződés 107. és 108. cikkének sérelme nélkül, ez az irányelv nem érinti az infrastruktúra igénybevételéért úthasználati díjat vagy használati díjat szedő tagállamok azon lehetőségét, hogy ezekért a díjakért megfelelő ellentételezést nyújtsanak.

(*) HL L 370., 1985.12.31., 8. o.

(**) HL L 204., 2010.8.5., 1. o.

(***) HL L 134., 2004.4.30., 114. o.

(****) HL L 166., 2004.4.30., 124. o.”

3. A 8a. cikket követően a szöveg a következő 8b. cikkkel egészül ki:

„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-rendszere a 7–7k. cikkben foglalt feltételek vonatkoznak. A közös rendszerhez más tagállamok is csatlakozhatnak.”

4. A 9. cikkben az (1a) és a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1a) Ezen irányelv nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy megkülönböztetésmentesen a közlekedési torlódások csökkentésére, illetve a káros környezeti hatások – közöttük a rossz levegőminőség – felszámolására irányuló, szabályozási célú díjakat alkalmazzanak bármely városi övezetben elhelyezkedő út tekintetében, beleértve a városi övezeteken áthaladó transzeurópai úthálózatokat is.

(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 CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiatartósságának javítására;
- e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;
- f) a transzeurópai közlekedési hálózat támogatása;
- g) a logisztikai tevékenység optimalizálása;
- h) a közúti közlekedés biztonságának javítása; valamint
- i) biztonságos parkolóhelyek biztosítása.

Akkor tekintendő úgy, hogy a tagállamok alkalmazzák e bekezdést, ha olyan adózási és pénzügyi támogatási politikát alkalmaznak és hajtanak végre, amely pénzügyi támogatást nyújt a transzeurópai közlekedési hálózat számára, és amelynek értéke az infrastruktúra- és külsőköltség-díjakból származó tagállamonkénti bevételek legalább 15 %-ának felel meg.”

5. A 9b. és 9c. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„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 (*) értelmében vett bizottságnak kell tekinteni.

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

9d. cikk

A Bizottság az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el a következőkkel kapcsolatban:

- a 0. melléklet hozzáigazítása az uniós vívmányokhoz,
- a IIIa. melléklet 4.1. és 4.2. pontjában foglalt képleteknek a tudományos és műszaki fejlődés alapján történő kiigazítása.

Az e cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok vonatkozásában a 9e., 9f. és 9g. cikkben megállapított eljárásokat kell alkalmazni.

9e. cikk

(1) A Bizottság határozatlan időre szóló felhatalmazást kap a 9d. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

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

(3) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit a 9f. és a 9g. cikk határozza meg.

9f. cikk

(1) Az Európai Parlament vagy a Tanács visszavonhatja a 9d. cikkben említett felhatalmazást.

(2) A felhatalmazás visszavonásával kapcsolatos döntés meghozatala érdekében belső eljárást indító intézmény a végleges határozat meghozatala előtt ésszerű határidőn belül törekszik tájékoztatni a másik intézményt és a Bizottságot megjelölve, hogy mely felhatalmazás visszavonásáról és milyen lehetséges indokok alapján kíván határozni.

(3) A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást, és haladéktalanul vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét. A határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni.

9g. cikk

(1) Az Európai Parlament vagy a Tanács az értesítés napját követő két hónapos időtartamon belül kifogást emelhet a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen.

Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

(2) Ha az említett időtartam leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, azt ki kell hirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és az a benne megállapított időpontban hatályba lép.

Ha az Európai Parlament és a Tanács egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván kifogást emelni, a felhatalmazáson alapuló jogi aktust az időtartam letelte előtt ki lehet hirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és az az időtartam letelte előtt hatályba léphet.

(3) Ha az Európai Parlament vagy a Tanács kifogást emel a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, az nem léphet hatályba. A kifogást emelő intézmény megindokolja a felhatalmazáson alapuló jogi aktussal szembeni kifogását.

(*) HL L 55., 2011.2.28., 13. o.”

6. A 10. cikk (1) bekezdésében az „Európai Közösségek” szövegrész helyébe „Európai Unió” lép.

7. A 10. cikket követően a szöveg a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk

(1) A II. mellékletben foglalt, euróban kifejezett összegeket, valamint a IIIb. melléklet 1. és 2. táblázatában foglalt, centben kifejezett összegeket 2013. január 1-jét követő minden második év január 1-jétől kezdődően két évente felül kell vizsgálni annak érdekében, hogy figyelembe vegyék az (Bizottság [Eurostat] által közzétett) uniós szintű harmonizált fogyasztói árindexben – kivéve az energiát és a feldolgozatlan élelmiszereket – bekövetkezett változásokat.

Az összegek kiigazítására automatikusan kerül sor oly módon, hogy az euróban vagy centben kifejezett kiindulási összeget megnövelik a változásnak az árindexben szereplő százalékos értékével. Az így kapott összegeket a II. mellékletre tekintettel a legközelebbi egész euróra, a IIIb. melléklet 1. táblázatára tekintettel a legközelebbi centtizedre, a IIIb. melléklet 2. táblázatára tekintettel pedig a legközelebbi centszázadra kell felkerekíteni.

(2) A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi az (1) bekezdésben említett kiigazított összegeket, amelyek a közzétételt követő hónap első napján lépnek hatályba.”

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

„11. cikk

(1) A külsőköltség-díjat és/vagy infrastruktúradíjat kivető tagállamok 2014. október 16-ig, majd azt követően négy évente jelentést készítenek a területükön kivett úthasználati díjakról – beleértve a koncessziós úthasználati díjakat is –, és azt megküldik a Bizottságnak, amely azt a többi tagállam rendelkezésére bocsátja. A jelentésben nem kötelező kitérni

azokra az úthasználatdíj-rendszerekre, amelyek már 2008. június 10-én hatályban voltak, valamint amelyek nem tartalmaznak külsőköltség-díjakat, mindaddig, amíg e rendszerek alapvető módosítás nélkül hatályban maradnak. A jelentésnek az alábbiakról kell információt tartalmaznia:

- a) a súlyozott átlagos külsőköltség-díj, valamint a járműosztályok, az úttípusok és az időszakok minden egyes kombinációjára meghatározott díjtételek;
- b) az infrastruktúradíjak járműtípustól és időszaktól függő differenciálása;
- c) a súlyozott átlagos infrastruktúradíj és az infrastruktúradíjból származó összbevétel;
- d) a külsőköltség-díjakból származó összbevétel; valamint
- e) a 9. cikk (2) bekezdése szerint hozott intézkedések.

(2) A Bizottság a 9c. cikkben említett bizottság segítségével 2015. október 16-ig jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács számára ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különösen a közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés költségeinek megtérülésére vonatkozó rendelkezések hatékonyságáról, valamint az irányelv hatályának a 3,5 tonnánál nagyobb, de 12 tonnánál kisebb tömegű járművekre való kiterjesztéséről. A jelentésnek tartalmaznia kell többek között az alábbiak folyamatot nyomon követésen alapuló vizsgálatát és értékelését:

- a) az ezen irányelvben előirányzott, a közúti közlekedés negatív hatásainak kezelésére irányuló intézkedések hatékonysága, figyelembe véve különösen a földrajzilag elszigetelt és periférikus helyzetű tagállamokban megjelenő hatást;
- b) kimutatható-e az irányelv végrehajtásának olyan hatása, hogy a felhasználók a leginkább környezetbarát és hatékony közlekedési megoldásokra térnek át, ezenkívül a jelentésnek tartalmaznia kell a távolságalapú díjak bevezetésére vonatkozó információt is;
- c) az infrastruktúradíjak 7g. cikkben említett differenciálásának alkalmazása és ennek hatása a helyi levegőszennyezés és forgalmi torlódás csökkenésére. A jelentésben értékelni kell azt is, hogy a 7g. cikk szerinti maximális differenciálás és csúcsidőszak elegendő-e a differenciálási mechanizmus megfelelő működtetéséhez;
- d) a közlekedés külső költségeinek internalizálási célú becsülésével kapcsolatos tudományos előrelépés; valamint
- e) a díjak úthasználókra való alkalmazásában elért előrelépés, illetve a haszongépjárművekre alkalmazott díjrendszerek fokozatos harmonizációja.

A jelentésnek továbbá értékelnie kell az infrastruktúra-költség-díjak és külsőköltség-díjak kivetésére és beszedésére szolgáló elektronikus rendszerek használatát, valamint azok 2004/52/EK irányelv szerinti átjárhatóságát.

(3) A Bizottság a jelentéshez adott esetben az Európai Parlament és a Tanács részére előterjesztett, az irányelv további felülvizsgálatára vonatkozó javaslatot csatol.

(4) 2012. október 16-ig a Bizottság jelentést nyújt be, amely valamennyi közlekedési mód esetében összegzi a környezettel, a zajjal és az egészséggel kapcsolatos külső költségek internalizálására vagy csökkentésére irányuló egyéb, így pl. szabályozási politikai intézkedéseket, és amely tartalmazza a jogalapot és az alkalmazott maximális értékeket.

Annak érdekében, hogy biztosítható legyen a közlekedési módok közötti tisztességes verseny és egyszersmind az összes közlekedési mód külső költségeinek fokozatos kivetése, a fenti jelentésnek menetrendet kell tartalmaznia azokra a végrehajtandó intézkedésekre vonatkozóan, amelyek a még figyelembe nem vett egyéb közlekedési módokkal vagy járművekkel és/vagy külső költségelemekkel kapcsolatosak, tekintetbe véve az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv (*) felülvizsgálata terén elért előrelépéseket.

(*) HL L 283., 2003.10.31., 51. o.”

9. A III. melléklet a következőképpen módosul:

a) az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

b) a második bekezdésben a „Közösség” szó helyébe az „Unió” kifejezés lép;

c) az 1. pont második francia bekezdésében a „7a. cikk (1) bekezdése” kifejezés helyébe a „7b. cikk (2) bekezdése” lép.

10. A III. melléklet után az ezen irányelv mellékletében foglalt szöveg kerül beillesztésre.

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2013. október 16-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

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

Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak a tagállamokra mindaddig, amíg területükön nem alkalmaznak sem úthasználati díjakat, sem használati díjakat.

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

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, 2011. szeptember 27-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

J. BUZEK

a Tanács részéről

az elnök

M. DOWGIELEWICZ

MELLÉKLET

„IIIa. MELLÉKLET

A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI

Ez a melléklet meghatározza a külsőköltség-díj kivetésének, valamint a legnagyobb súlyozott átlagos külsőköltség-díj kiszámításának minimumkövetelményeit.

1. Az érintett közúthálózat-részek

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

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

- azon utak járművek általi igénybevétele, amelyeken a tagállam külsőköltség-díjat vet ki, nagyobb mértékű környezetkárosítást eredményez, mint – átlagosan – ezen irányelv hatálya alá tartozó közúthálózat azon részeinek igénybevétele, amelyeken nem kell külsőköltség-díjat fizetni, vagy
- a külsőköltség-díjnak ezen irányelv hatálya alá tartozó közúthálózat más részein való alkalmazása káros hatással lehet a környezetre vagy a közúti közlekedésbiztonságra, vagy ezen utak esetében a külsőköltség-díj kivetése és beszedése aránytalan költséggel járna.

2. Az érintett járművek, utak és időszakok

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az úthasználati díjat differenciáló jármű-osztályozási rendszerről. Emellett tájékoztatják a Bizottságot azon közutak helyéről, amelyekre nagyobb összegű külsőköltség-díjat alkalmaznak (a továbbiakban: külvárosi utak [beleértve az autópályákat is]), valamint azon közutak helyéről, amelyekre kisebb összegű külsőköltség-díjat alkalmaznak (a továbbiakban: településeket összekötő utak [beleértve az autópályákat is]).

A tagállamok a fentiekén túl szükség szerint tájékoztatják a Bizottságot azon éjszakai időszakról, amelyben a nagyobb zajterhelésre való tekintettel nagyobb összegű külsőzajköltség-díj vehető ki.

A közutak külvárosi utakként (beleértve az autópályákat is) vagy településeket összekötő utakként (beleértve az autópályákat is) történő kategorizálásának, 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, valamint a szennyezési csúcsidezőszakoknak ezen irányelvvel összhangban mért éves számát. Az alkalmazott kritériumokat a tájékoztatásban meg kell jelölni.

3. A díj összege

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság minden egyes járműosztályra, közúttípusra és időszakra egy egységes egyedi összeget határoz meg. A létrejövő díjstruktúrának – ideértve azon éjszakai időszakok kezdetét és végét, ha a külsőköltség-díj magában foglalja a zajártalom költségét – átláthatónak, nyilvánosnak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételek mellett hozzáférhetőnek kell lennie. 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 határköltséget közelítik.

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

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság figyelemmel kíséri, hogy a díjmegállapítási rendszer mennyire hatékony a közúti közlekedésnek tulajdonítható 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 a tagállam úgy dönt, hogy a külsőköltség-díjba teljes mértékben vagy részben beépíti a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költségét, akkor a tagállam vagy adott esetben egy független hatóság a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés kivethető költségét a következő képlet – vagy ha azok kisebbek, a IIIb. melléklet 1. táblázatában meghatározott fajlagos értékek – 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).

A kibocsátási tényezőket az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről szóló, 2001. október 23-i 2001/81/EK az európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ előírt nemzeti emissziókataszter összeállítása során a tagállamok által alkalmazott értékkel azonos értéken kell figyelembe venni (ehhez az EMEP/CORINAIR által az emissziókataszter összeállításához kiadott útmutatót ⁽²⁾ kell használni). A szennyező anyagok pénzben kifejezett költségét a tagállam vagy adott esetben egy független hatóság becsüli meg, a legkorszerűbb módszerek alkalmazásával.

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, amennyiben az eredmények egyetlen járműosztály esetében sem haladják meg a IIIb. melléklet 1. táblázatában szereplő fajlagos értékeket.

4.2. A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége

Ha a tagállam úgy dönt, hogy a külsőköltség-díjba teljes mértékben vagy részben beépíti a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költségét, a tagállam vagy adott esetben egy független hatóság a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom kivethető költségét a következő képletek – vagy ha azok kisebbek, a IIIb. melléklet 2. táblázatában meghatározott fajlagos értékek – 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 jármű kilométerenkénti súlyozott átlagos zajártalmi díj ne haladja meg az NCV_j (napi) értékét.

A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom a zajnak kitett pont közelében és – ha vannak ilyenek – a zajvédő falak mögött mért zajszintre gyakorolt hatással áll összefüggésben.

A k. zajszintnek kitett lakosok számát a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló, 2002. június 25-i 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ 7. cikke alapján elkészített stratégiai zajtérképekből kell átvenni.

A k. zajszintnek kitett egyetlen személyre eső költséget a tagállam vagy adott esetben egy független hatóság becsüli meg, a legkorszerűbb módszerek alkalmazásával.

A súlyozott átlagos napi forgalom meghatározása során alkalmazandó, a nehéz tehergépjárműveknek a személygépkocsikhoz képesti e egyenérték-tényezője legfeljebb 4 lehet.

⁽¹⁾ HL L 309., 2001.11.27., 22. o.

⁽²⁾ Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség módszertana: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>

⁽³⁾ HL L 189., 2002.7.18., 12. o.

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság a zajártalomköltség értékének kiszámításához tudományosan igazolt alternatív módszereket is alkalmazhat, feltéve, hogy az eredmények nem haladják meg a IIIb. melléklet 2. táblázatában található fajlagos értékeket.

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. Amennyiben differenciált zajártalmi díjakat vezetnek be, a legzajosabb járműkategória esetében alkalmazott díjtételek nem haladhatják meg a IIIb. melléklet 2. táblázatában található fajlagos értékeket, valamint nem lehetnek négyszer magasabbak a legkevésbé zajos járműkategória esetében megszabott díjnál.

IIIb. MELLÉKLET

A LEGNAGYOBB SÚLYOZOTT ÁTLAGOS KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ

Ez a melléklet meghatározza a legnagyobb súlyozott átlagos külsőköltség-díj kiszámításakor figyelembe veendő paramétereket.

1. A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés legnagyobb költsége:

1. táblázat: A díj számításánál maximálisan figyelembe vehető levegőszennyezési költség

Cent/járműkilométer	Külvárosi utak (beleértve az autópályákat is)	Településeket összekötő utak (beleértve az autópályákat is)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
2013. december 31. után	3	2
EURO VI	0	0
2017. december 31. után	2	1
Az EURO VI-nál kevésbé szennyező	0	0

Az 1. táblázatban található értékek hegyvidéki területeken – az utak meredeksége, a tengerszint feletti magasság és/vagy a hőmérsékleti inverzió által indokolt mértékben – legfeljebb kétszeres szorzóval kiigazíthatók.

2. A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom legnagyobb költsége

2. táblázat: A díj számításánál maximálisan figyelembe vehető zajártalmi költség

Cent/járműkilométer	Nappal	Éjszaka
Külvárosi utak (beleértve az autópályákat is)	1,1	2
Településeket összekötő utak (beleértve az autópályákat is)	0,2	0,3

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

A BIZOTTSÁG NYILATKOZATA A MEGFELELÉSI TÁBLÁZATOKRÓL

„A Bizottság emlékeztet az annak biztosítása iránti kötelezettségvállalására, hogy az állampolgárok érdekében, a jobb jogalkotás és a jogi átláthatóság növelése céljából és a nemzeti szabályok uniós rendelkezéseknek való megfelelése vizsgálatának elősegítésére a tagállamok az általuk elfogadott átültető intézkedéseket és az uniós irányelvet összekapcsoló megfelelési táblázatokat készítsenek, valamint, hogy ezeket a táblázatokat megküldjék a Bizottságnak az uniós jogszabályok átültetése keretében.

A Bizottság sajnálja, hogy nem kapott támogatást a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv (euomatrica-irányelv) módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslatban foglalt azon rendelkezés, amelynek célja a megfelelési táblázatok összeállításának kötelezővé tétele volt.

A Bizottság – a kompromisszum jegyében és a javaslat haladéktalan elfogadásának biztosítása céljából – el tudja fogadni azt, hogy a megfelelési táblázatokra vonatkozó, a szövegben szereplő kötelező rendelkezés helyébe egy olyan preambulumbekendést illesszenek, amely a tagállamokat ennek a gyakorlatnak a folytatására ösztönzi. A Bizottság a plenáris ülés e megállapodásának elfogadását követő 12 hónapon belül tájékoztatást nyújt, és az átültetés határidejének lejártát követően jelentést nyújt be a tagállami gyakorlatokról annak érdekében, hogy a tagállamok – az Unió érdekeinek megfelelően – saját részükre elkészítsék, illetve nyilvánosságra hozzák azokat a táblázatokat, amelyek az irányelv és az átültetési rendelkezések közötti megfelelést a lehető legnagyobb mértékben bemutatják.

Az e kérdéssel kapcsolatos bizottsági álláspont mindazonáltal nem teremt precedenst. A Bizottság folytatja az annak érdekében tett erőfeszítéseit, hogy a Parlamenttel és a Tanáccsal együttműködve megfelelő megoldást találjon erre a horizontális intézményi kérdésre.”

A TANÁCS MAGYAR, LENGYEL, DÁN ÉS CIPRUSI ELNÖKSÉGÉNEK NYILATKOZATA

„Kijelentjük, hogy a Tanács és az Európai Parlament között a 2011. május 23-i háromoldalú egyeztetés során elért megállapodás, amely a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv (euomatrica-irányelv) módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozik, nem érinti a megfelelési táblázatokra vonatkozó intézményközi tárgyalások eredményét.”

AZ EURÓPAI PARLAMENT NYILATKOZATA

„Az Európai Parlament sajnálatosnak tartja, hogy a Tanács nem mutatott készséget a megfelelési táblázatoknak az 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló javaslattal összefüggésben történő kötelező közzétételére. Kijelentjük, hogy az Európai Parlament és a Tanács között a 2011. május 23-i háromoldalú egyeztetés során elért megállapodás, amely a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv (euomatrica-irányelv) módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozik, nem érinti a megfelelési táblázatokra vonatkozó intézményközi tárgyalások eredményét.

Az Európai Parlament felkéri az Európai Bizottságot, hogy a megállapodás plenáris ülésen történő elfogadása után tizenkét hónapon belül nyújtson számára tájékoztatást, az átültetésre előirányzott időtartam letele után pedig nyújtson be jelentést a tagállamok arra vonatkozó gyakorlatáról, hogy miképpen állítják össze saját, az ezen irányelv és az átültetési intézkedések kapcsolatát a lehetőségekhez képest a legnagyobb mértékben tükröző táblázataikat, továbbá tegye ezeket nyilvánossá.”
