

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

C 77 E



Magyar nyelvű kiadás

Tájékoztatások és közlemények

54. évfolyam
2011. március 11.

<u>Közleményszám</u>	Tartalom	Oldal
	III Előkészítő jogi aktusok	
	TANÁCS	
2011/C 77 E/01	A Tanács 6/2011/EU álláspontja első olvasatban a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel A Tanács által 2011. február 14-én elfogadva ⁽¹⁾	1

HU

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

A TANÁCS 6/2011/EU ÁLLÁSPONTJA ELSŐ OLVASATBAN

a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

A Tanács által 2011. február 14-én elfogadva

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2011/C 77 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (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. A környezetvédelmi követelményeket továbbá be kell illeszteni más uniós szakpolitikák, így a közös közlekedéspolitika meghatározásába és végrehajtásába is.

- (2) A közlekedés negatív hatásainak mérséklésével kapcsolatos 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 járműparkok megújításával, az infrastruktúrák hatékonyabb felhasználásával és a komodalitás előmozdításával. 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 használatával összefüggésben felmerülő valamennyi külső költség értékelésére vonatkozó modell előterjesztésére kérte fel a Bizottságot, amely az infrastruktúra használatáért fizetendő díjak jövőbeni kiszámításának alapjául szolgál. A Bizottságnak a kidolgozott modellhez a külső költségek internalizálása tekintetében az egyes közlekedési módokra külön-külön elvégzett hatásvizsgálatot kellett mellékelnie, és ki kellett alakítania az említett modell fokozatos végrehajtására vonatkozó stratégiát, valamint szükség szerint az említett irányelv további felülvizsgálatára vonatkozó javaslatokat kellett előterjesztenie.

⁽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 állásponja (HL C 87. E, 2010.4.1., 345. o.) és a Tanács 2011. február 14-i állásponja első olvasatban. Az Európai Parlament állásponja (a Hivatalos lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

⁽⁴⁾ HL L 187., 1999.7.20., 42. o.

- (5) A fenntartható közlekedéspolitikát fokozatos kialakítása érdekében a közlekedésben alkalmazott áraknak jobban kell tükrözniük a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel és zajártalommal, valamint az összes közlekedési mód által okozott éghajlat-változási hatásokkal és forgalmi torlódásokkal összefüggő költségeket, ezáltal optimalizálva az infrastruktúra használatát, mérsékelve a helyi környezetszennyezést, kezelve a forgalmi torlódások problémáját, valamint a lehető legkisebbre csökkentve az éghajlatváltozás elleni küzdelemből a gazdaság által viselendő költséget. Ehhez pedig olyan fokozatos megközelítést kell alkalmazni, amely minden egyes közlekedési mód esetében figyelembe veszi annak sajátos jellemzőit.
- (6) A közúti közlekedési ágazatban az infrastruktúra használatáért kivetett, távolságfüggő díjként kiszámított úthasználati díj a fenntartható közlekedéspolitikát elérésének méltányos és hatékony gazdasági eszközét képezi, mivel közvetlen viszonyban van az infrastruktúra használatával, a jármű környezetvédelmi teljesítményével, valamint a járműhasználat helyével és idejével, ebből következően pedig azt a járművek tényleges használatának tulajdonítható környezetszennyezés és forgalmi torlódások költségét tükröző szinten lehet megállapítani. Emellett az úthasználati díj nem torzítja a belső piaci versenyt, mivel azt a származási vagy letelepedés szerinti tagállamtól függetlenül valamennyi jármű-üzemeltetőnek meg kell fizetnie, mértéke pedig arányos a közúthálózat használatának mértékével.
- (7) 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.
- (8) Ez az irányelv nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy saját nemzeti rendelkezéseket alkalmazzanak az irányelv hatályán kívüli egyéb úthasználókra kivetett díjak tekintetében.
- (9) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom költségeit – köztük az egészségügyi költségeket, ideértve az orvosi ellátást, a mezőgazdasági terméskiesést és a termelési veszteség más formáit, illetőleg a jóléti kiadásokat – annak a tagállamnak a területén viselik, ahol a közlekedési művelet megtörténik. A „szennyező fizet” elv a külső költségek alapján kiszámított díj kivetésén keresztül kerül végrehajtásra, ami hozzájárul a külső költségek csökkentéséhez.
- (10) 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 felhasználhatók a külső költségeken alapuló díjak mértékének meghatározására.
- (11) Továbbra is bizonytalanok a differenciált díjak kis forgalmú közutakon való alkalmazásához szükséges rendszerek költségei, illetve előnyei. Amíg ezt a bizonytalanságot nem sikerül eloszlatni, 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 külső költséget figyelembe vevő útdíjat, és ha igen, mely utakon.
- (12) A napi, heti, havi vagy éves alapon megállapított időalapú használati díj nem eredményezheti az alkalmi úthasználók hátrányos megkülönböztetését, mivel ezen úthasználók között valószínűleg jelentős arányban vannak külföldi fuvarozók. Ezért indokolt részletesebben rögzíteni a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó napi, heti, havi és éves díjtételek összegének egymáshoz viszonyított arányát.
- (13) A díjmegállapítási rendszerek egyértelmű és átlátható módon történő alkalmazása a belső piac jobb működését eredményezheti. Ezért el kell kerülni a díjmegállapítási rendszerek következtelenségeit 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.
- (14) A tagállamok számára biztosítani kell annak lehetőségét, hogy az úthasználati díjakba beépíthessék az infrastruktúra költségeinek és a külső költségeknek az ezen irányelv által megengedett legmagasabb értékét, de úgy is dönthessenek, hogy e költségek közül egyet vagy többet kisebb mértékben építik be a díjakba, vagy e költségeket egyáltalán nem hárítják át.
- (15) Amikor meghatározzák a külsőköltség-díj által érintett hálózatot, a tagállamok dönthetnek úgy is, hogy bizonyos közutakra nem vetnek ki külsőköltség-díjat annak érdekében, hogy javítsák a peremterületek, a tengerparttal nem rendelkező területek vagy a szigetek megközelíthetőségét és versenyképességét.
- (16) Lehetővé kell tenni, hogy az infrastruktúradíj a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom költségén alapuló külsőköltség-elemet is tartalmazzon. 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.

- (17) 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 függvényében differenciálni kell.
- (18) A forgalmi torlódás általában negatív hatást fejt ki az úthasználókra, ez azt jelenti, hogy időt és üzemanyagot veszítenek. 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.
- (19) 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 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.
- (20) A belső piac zökkenőmentes működése érdekében egy uniós keretrendszert kell kialakítani annak biztosítására, hogy a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom helyi költségei, illetőleg a forgalmi torlódások alapján megállapított útdíjak átláthatók, arányosak és megkülönböztetésmentesek legyenek. E keretrendszernek közös díjmegállapítási elveket, számítási módszereket, maximális mértékeket és elismert tudományos módszereken alapuló, a külső költségekre vonatkozó fajlagos értékeket kell alkalmazni, valamint közösen kell meghatározni azokat az eljárásokat is, amelyek az úthasználati díjak rendszerével kapcsolatban a Bizottságnak küldendő értesítések és jelentések tekintetében irányadók.
- (21) Amennyiben a tagállamok valamely hatóságot jelölik ki a külsőköltség-díj összegének megállapítására, e hatóságnak nem fűződhet érdeke indokolatlanul magas összeg megállapításához, ezért e hatóságnak függetlennek kell lennie az úthasználati díjat beszedő és a bevételt kezelő szervtől.
- (22) 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 felárát alkalmazhatják, a külsőköltség-díj kivétele 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 alkalmazott felár összegét. Ilyen esetben helyénvaló levonni a külsőköltség-díj összegéből a felár mértékét.
- (23) Nem engedhető meg a külsőköltség-díjra vonatkozó kedvezmény vagy díjszökkentés alkalmazása, mivel jelentős a kockázata annak, hogy ez indokolatlanul hátrányos megkülönböztetést okoz az úthasználók egyes csoportjaival szemben.
- (24) 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) esetében.
- (25) Bizonyos feltételek mellett engedélyezni kell az infrastruktúradíjra vonatkozó kedvezmény vagy díjszökkentés alkalmazását a használók olyan kategóriái tekintetében, mint a gyakori úthasználók vagy az elektronikus úthasználatidíj-rendszer használói.
- (26) A külső költségeknek az úthasználati díjba való beépítése eredményesebben hat az úthasználói döntésekre, ha azok tisztában vannak e költségekkel. Ezért e költségeket az úthasználati díj beszedője által kiállított elismervényen, számlán vagy egyéb hasonló okmányon elkülönítve kell feltüntetni. Ezek a dokumentumok továbbá megkönnyítik azt is, hogy a fuvarozók a külsőköltség-díjből eredő költségüket áthárítsák a megbízóra vagy más ügyfelükre.
- (27) Kívánatos az elektronikus úthasználatidíj-rendszer alkalmazása annak érdekében, hogy a díjbeszedés ne akadályozza a forgalom szabad áramlását, és a fizetőkapuknál álló sorok folytán az ne legyen negatív hatással a helyi környezetre. Ezért kívánatos, hogy a külsőköltség-díj beszedésére ilyen rendszerek alkalmazásával kerüljön sor a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁽³⁾ megfelelően.
- (28) Míg a nemzeti közkiadásokkal, többek között az ezen irányelv alapján keletkező bevételek felhasználásával kapcsolatos döntések a szubszidiaritás elvének megfelelően a tagállamok hatáskörébe tartoznak, a külsőköltség-díjből 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 ajánlott 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 energiahatékonyságának javítására, a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra kiépítésére, a logisztikai tevékenység optimalizálására vagy a közúti közlekedésbiztonság javítására kell irányulniuk.

⁽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.

- (29) Az úthasználatidő-rendszerek átjárhatóságának elősegítése érdekében lehetőséget kell adni arra, hogy két vagy több tagállam közös úthasználatidő-rendszer bevezetése céljából – bizonyos feltételek teljesítése mellett – együttműködjön egymással.
- (30) A Bizottságnak kellő időben átfogó értékelést kell küldenie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az azokban a tagállamokban szerzett tapasztalatokról, amelyek ezen irányelv alapján külsőköltség-díjat és/vagy infrastruktúradíjat alkalmaznak.
- (31) 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 a felhasználókat 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 energiahatékonyságának javítására, valamint a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra kiépítésére irányuló projektekre kell fordítani.
- (32) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően fel kell hatalmazni a Bizottságot arra, hogy a mellékletek bizonyos kiigazításaira vonatkozóan felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten – megfelelő konzultációkat folytasson.
- (33) 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⁽²⁾ összhangban kell elfogadni.
- (34) A tagállamok a külsőköltség-díjak kiszámítására szolgáló alternatív tudományos módszerek alkalmazásakor figyelembe vehetik a külső költségek becslésével kapcsolatos elmélet és gyakorlat jelenlegi helyzetét áttekintő, „Handbook on estimation of external cost in the transport sector”⁽³⁾ (Kézikönyv a közlekedési ágazat külső költségeinek becsléséhez) című kiadványban foglalt külső költségek pénzben kifejezett összegét.
- (35) 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 leírt hegyvidéki területeken magasabb külsőköltség-díjat lehetne megállapítani, amennyiben objektív tudományos adatok bizonyítják, hogy ezeken a hegyvidéki területeken a levegőszennyezés és a zajártalom nagyobb károkat

okoz a földrajzi feltételek, valamint az olyan fizikai jelenségek következtében, mint az utak meredeksége, a változó hőmérséklet és a völgyek zajfelerősítő hatása.

- (36) 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, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (37) Mivel ezen irányelv célját – azaz 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 határokra átnyúló jellegének jelentősége miatt uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubsidiaritás 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:

1. cikk

Az 1999/62/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„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;”

⁽¹⁾ HL L 210., 2006.7.31., 25. o.

⁽²⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm

⁽⁴⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

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 kivetett, infrastruktúradíjból és/vagy külsőköltség-díjből álló, meghatározott összeg;

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

c) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

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

bc) »a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége«: valamely jármű üzemeltetése során a por és az ózonprekursorok, 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 áru fuvarozás céljára szánt vagy használt és 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű vagy csuklós járműszerelevény;”

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 e cikk (2), (3), (4) és (5) bekezdésében, valamint a 7a–7k. cikkben meghatározott feltételek szerint tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be úthasználati díjakat és/vagy használati díjakat 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, azzal a feltétellel, 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 jármű-kategóriára sem vehetnek ki egyszerre 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 ugyanott 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, amennyiben 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 kiterjesztéstől remélhető többletbevétel 30 %-ánál nagyobb mértékű adminisztrációs költséget eredményezne.

7a. cikk

(1) A használati díjnak az infrastruktúra igénybevétele 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 használati díjakat állapít meg.

(2) A tagállamok a használati díjat – beleértve az adminisztrációs költséget – jármű-kategóriánként, a II. mellékletben előírt felső határértékeknél 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 vagy haszonkulcsot is tartalmazhat.

(2) A figyelembe vett költségeket azon hálózathoz vagy hálózatrészhez, valamint az e díj fizetésére kötelezett járművek köréhez kapcsolódóan kell megállapítani, amelyre az infrastruktúradíjat kivetik. A tagállamok úgy is rendelkezhetnek, hogy e költségeknek csak meghatározott százalékát térítetik meg.

7c. cikk

(1) A külsőköltség-díj kapcsolódhat a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költségéhez. Azokon az útszakaszokon, amelyek olyan területeken haladnak keresztül, ahol a lakosság jelentős része a közúti közlekedésnek tulajdonítható zajártalomnak van kitéve, a külsőköltség-díj magában foglalhatja a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom 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 költségeket azon hálózathoz vagy hálózatrészhez, valamint az e díj fizetésére kötelezett járművek köréhez kapcsolódóan kell megállapítani, amelyre a külsőköltség-díjat kivetik. A tagállamok úgy is rendelkezhetnek, hogy e költségeknek csak bizonyos százalékát térítetik meg.

(3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel kapcsolatos külsőköltség-díjat nem kell alkalmazni 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. Amennyiben a 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 módszertanból 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 befolyó 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 képződő bevételt hegyvidéki régióban fekvő infrastruktúrát magában foglaló, európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek határokön átnyúló szakaszainak finanszírozására fordítják, amely esetben a felár nem haladhatja meg a fenti infrastruktúradíj 25 %-át;
- c) a felár alkalmazása nem eredményez a kereskedelmi forgalomban tisztességtelen bánásmódot más úthasználókkal szemben;
- d) a felár bevezetését megelőzően a Bizottságnak megküldik a felár alkalmazásának pontos helyét, valamint az a) pontban említett kiemelt fontosságú projektek építésének finanszírozásáról meghozott határozatra vonatkozó bizonyítékok; és
- 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 rendelkezéseinek új, határon átnyúló projektekre történő alkalmazásához a projektben érintett valamennyi tagállam egyetértése szükséges.

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

(3) Azt követően, hogy a Bizottság a felárat bevezetni kívánó tagállamtól megkapja a szükséges információkat, ezen információkat hozzáférhetővé teszi a 9d. 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, a 9d. cikk (2) bekezdésében előírt konzultációs eljárás szerint az érintett tagállam által benyújtott díjmegállapítási tervet elutasíthatja, vagy kérheti annak módosítását.

(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.

7g. cikk

(1) A tagállamok oly módon differenciálják az infrastruktúradíjat a jármű EURO kibocsátási osztálya szerint,

hogy egyetlen infrastruktúradíj se haladja meg 100 %-nál nagyobb mértékben a legszigorúbb kibocsátási előírásokat is teljesítő, ugyanolyan járművekre vonatkozó díjat. A meglévő koncessziós szerződések megújításukig mentesülnek e kötelezettség alól.

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

- i. az súlyosan veszélyeztetné a területükön alkalmazott úthasználatidő-rendszerek koherenciáját;
- ii. az érintett úthasználatidő-rendszert illetően technikailag nem lenne kivitelezhető az ilyen differenciálás bevezetése;
- iii. ez 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 felmutatni, 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; továbbá
- c) az infrastruktúradíj egyetlen díjtétele sem haladja meg 175 %-nál nagyobb mértékben a 7b. cikkben említett súlyozott átlagos infrastruktúradíj legmagasabb összegét; és
- d) azon csúcsidőszakok időtartama, amelyek alatt a forgalmi torlódások csökkentése érdekében magasabb infrastruktúradíjakat vetnek ki, naponta nem haladja meg az öt órát.

(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 úthasználatidíj-rendszer bevezetését megelőzően legalább hat hónappal megküldi a Bizottságnak:

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

- a koncessziós szerződéseket vagy azok jelentős változásait,
- azt az alapesetet, amelyre az ajánlatkérő az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (***) VII. B. melléklete szerinti koncesszióra vonatkozó hirdetményt alapozta; ezen alapeset a 7b. cikk (1) bekezdésének megfelelően tartalmazza a koncesszió alapján előírányozott 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 9d. cikkben említett bizottság számára.

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

a) azon útszakaszok részletes megjelölését, amelyeken a külsőköltség-díjat alkalmazni kívánja, valamint azon járműosztályok, úttípusok és pontosan meghatározott időszakok bemutatását, amelyek szerint a külsőköltség-díjat differenciálni kívánja;

b) a tervezett súlyozott átlagos külsőköltség-díjat és a tervezett összbevételt;

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 9d. cikkben említett bizottság 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; és

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 is figyelemmel, kivételes esetekben, nevezetesen a 661/2010/EU határozat III. mellékletében meghatározott, az európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek esetében, és amelyek más közlekedési módokkal közvetlen versenyhelyzetben vannak, az úthasználati díj mértéke a kérdéses projekt gazdasági életképességének szavatolása érdekében más módon is differenciálható. Az így adódó díjstruktúrának lineárisnak, arányosnak, nyilvánosnak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetőnek kell lennie, és nem eredményezheti többletköltségeknél 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 beszédni, 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 használati 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 beszédniük.

7k. cikk

A Szerződés 107. és 108. cikkének sérelme nélkül, ez az irányelv nem érinti az infrastruktúra igénybevételeért

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. cikkel 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 külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazatra – a közlekedés fenntarthatóbbá tételére és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak révén:

- a hatékony árképzés elősegítése;
- a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentése;
- a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés hatásainak a szennyezés forrásánál történő enyhítése;
- a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiatartósságának javítására;
- a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;
- a logisztikai tevékenység optimalizálása; vagy
- a közúti közlekedés biztonságának javítása.”

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

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.

9d. cikk

(1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti.

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

9e. cikk

(1) A Bizottság határozatlan időre szóló felhatalmazást kap a 9c. 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 Bizottságra ruházott hatáskör gyakorlásának feltételeit a 9f. és a 9g. cikk határozza meg.

9f. cikk

(1) Az Európai Parlament vagy a Tanács visszavonhatja a 9c. 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 Bizott-

ságot 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 felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen kifogást emelő intézmény a kifogást megindokolja.”

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, eurocentben kifejezett összegeket ...-t (*) 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.

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő második év.

Az összegek kiigazítására automatikusan kerül sor oly módon, hogy az euróban vagy eurocentben kifejezett kiindulási összeget megnövelik a változásnak az árindexben szereplő százalékos értékével. Az így kapott összegeket a II. melléklet esetében a legközelebbi egész euroösszegre, a IIIb. melléklet 1. táblázata esetében a legközelebbi eurocent-tizedre, a IIIb. melléklet 2. táblázata esetében pedig a legközelebbi eurocent-századra 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 kivett tagállamok ...-ig (*), majd azt követően négyévente jelentést készítenek a területükön kivetett 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 úthasználati díj-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; és
- c) a súlyozott átlagos infrastruktúradíj és az infrastruktúradíjból származó összbevétel.

(2) A Bizottság a 9d. cikkben említett bizottság segítségével ...-ig (**) jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács számára ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különösen a közlekedésnek tulajdonítható környezet-szennyezés 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 folyamatos nyomon követésén alapuló vizsgálatát és értékelését:

- a) az ezen irányelvben előírányzott, 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; és

c) az infrastruktúradíjak 7f. cikkben említett differenciálásának alkalmazása és ennek hatása a helyi levegőszennyezés és forgalmi torlódás csökkenésére.

A jelentésnek továbbá értékelnie kell az infrastruktúra-költség-díjak és külsőköltség-díjak kivetésére és beszedésére szolgáló elektronikus rendszerek használatát.

(3) ...-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 közlekedési módokkal és/vagy külsőköltség-elemekkel kapcsolatosak.”

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 infrastruktúra-használati díjak költségekhöz történő kapcsolására vonatkozó kötelezettség nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy a 7b. cikk (2) bekezdésének megfelelően ne rendelkezzenek a költségeknek az infrastruktúra-használati-bevétellel történő teljes megtérítéséről, vagy azon jogát, hogy a 7f. cikknek megfelelően az egyes infrastruktúra-használati 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. mellékletet követően a szöveg az ezen irányelv mellékletének szövegével egészül ki.

(*) Ezen irányelv hatálybalépését követő 48 hónap.

(**) Ezen irányelv hatálybalépését követő 60 hónap.

(***) Ezen irányelv hatálybalépését követő 12 hónap.

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ...-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 ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

...

a Tanács részéről
az elnök

...

(*) Ezen irányelv hatálybalépését követő 36 hónap.

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 kivétele 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 külsőköltség-díj vethető 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 külsőköltség-elemek 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 kétévente kiigazítja a díjstruktúrát és az adott járműosztályra, úttípusra és időszakra vonatkozó díjtételek összegét.

4. Külsőköltség-elemek

4.1. A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége

Amikor 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 európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ előírt nemzeti emissziókataszter összeállításakor a tagállamok által alkalmazott értékkel azonos értéken kell figyelembe venni (ehhez az EMEP/CORINAIR által az emissziókataszter összeállításához kiadott útmutatót kell használni) ⁽²⁾. 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 olyan módon meghatározott súlyozó tényező, hogy az eredményként kapott járműkilométerenkénti súlyozott átlagos zajártalmi díj ne haladja meg az $NCV_j(\text{napi})$ értékét.

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

⁽¹⁾ HL L 309., 2001.11.27., 22. o.

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

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 ⁽¹⁾ 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.

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 jármű-kategória esetében alkalmazott díjtételek nem haladhatják meg a IIIb. melléklet 2. táblázatában található fajlagos értékeket, valamint nem lehetnek négyszer magasabbak a legkevésbé zajos jármű-kategória esetében megszabott díjnál.

⁽¹⁾ HL L 189., 2002.7.18., 12. o.

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

	Eurocent/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 2-es szorzóval kiigazíthatók.

2. A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom legnagyobb költsége

2. táblázat

A díj számításánál maximálisan figyelembe vehető zajártalmi költség

	Eurocent/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 TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2008. július 8-án benyújtotta a Tanácsnak a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslatát ⁽¹⁾.

Az Európai Parlament 2009. március 10-én megszavazta első olvasatbeli véleményét ⁽²⁾.

A Tanács 2010. október 15-én politikai megállapodásra jutott a javaslat tervezetével kapcsolatban. A jogi-nyelvi ellenőrzést követően a Tanács 2011. február 14-én elfogadta álláspontját az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkében meghatározott rendes jogalkotási eljárással összhangban.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága véleményét is.

II. A TANÁCSI ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános észrevételek

A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló jelenleg hatályos irányelv, az Euromatrica-irányelv (a 2006. május 17-i 2006/38/EK irányelvvvel módosított 1999/62/EK irányelv) módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslatot a Bizottság a közlekedés környezetbarátabbá tételére vonatkozó, a közlekedés fenntarthatóságának elősegítését célzó kezdeményezéscsomag részeként nyújtotta be. A javaslat fő célja a közúti fuvarozás díjszabási kereteinek oly módon történő átalakítása, hogy a tagállamok a „szennyező fizet” elv még szélesebb körű érvényesítése révén az úthasználati díjakat azon külső költségek függvényében határozhatják meg és differenciálhassák, amelyeket a közúti árufuvarozás a levegőszennyezéssel, a zajártalommal és a forgalmi torlódásokkal okoz.

A Bizottság által előterjesztett javaslat olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek lehetővé tennék a tagállamok számára, hogy a nehéz tehergépjárművekre kivetett úthasználati díjakba beépítsenek egy, a forgalom által okozott levegőszennyezés és zajártalom költségének, valamint az előidézett forgalmi torlódások folytán a többi járműnek okozott költségnek megfelelő összeget. Ez az összeg az EURO kibocsátási kategóriától, a megtett távolságtól, valamint az úthasználat helyétől és időpontjától függően differenciálható lenne. Javaslatában a Bizottság felkéri a tagállamokat, hogy az ebből keletkező bevételeket a közlekedési ágazat fenntartható fejlődését célzó projektekre fordítsák. Ezen túlmenően a javaslat értelmében az irányelv hatálya a transzeurópai hálózaton kívüli közutakra is kiterjedne.

A Tanács a javaslat célját tekintve egyetért ugyan a Bizottsággal, az általa alkalmazott megközelítés ugyanakkor az eredeti javaslat bizonyos mértékű kiigazítását vonta maga után. A javasolt rendelkezések közül néhányat a végrehajtás feltételezhető nehézségei miatt nem fogadtak el, míg másokat az irányelv szövegének pontosítása érdekében átfogalmaztak.

Ennek a megközelítésnek megfelelően a tanácsi álláspontban szereplő szöveg az átszövegezések és egyes rendelkezések törlése miatt bizonyos mértékben módosítja az eredeti bizottsági javaslatot. Ebből pedig az is következik, hogy az Európai Parlament első olvasatbeli véleményéből a Tanács azoknak a módosításoknak egyikét sem fogadta el, amelyek a törölt rendelkezésekhez kapcsolódtak.

A Tanács olyan kiegyensúlyozott megközelítés alkalmazására törekszik, amely egyrészt figyelembe veszi azt, hogy az uniós gazdaság számára mennyire fontos ágazat a nehéz tehergépjárművekkel végzett közúti fuvarozás, másrészt pedig igyekszik az ágazat kedvezőtlen környezeti hatásait csökkenteni.

2. Elsődleges szakpolitikai kérdések

i. Földrajzi hatály

A Bizottság azt javasolta, hogy az irányelv hatályát terjesszék ki a transzeurópai közlekedési hálózaton (TEN-T) túlra, azaz az összes közútra (7. cikk (1) bekezdés).

⁽¹⁾ 11857/08.

⁽²⁾ A6-0066/2009.

A Tanács úgy ítéli meg, hogy a Bizottság javaslata ebben a tekintetben módosításra szorul, és a hatályt csak a transzeurópai közlekedési hálózaton kívüli autópályákra kellene kiterjeszteni. Ezért a tanácsi álláspont szerint a tagállamok a transzeurópai hálózaton vagy annak bizonyos szakaszain, illetve autópálya-hálózataiknak a transzeurópai hálózaton kívül eső bármely más szakaszán úthasználati díjat és/vagy használati díjat tarthatnak fenn vagy vezethetnek be. Ezen túlmenően a Tanács egyértelművé teszi azt is, hogy ez nem sérti a tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy más utakra vonatkozóan úthasználati díjat és/vagy használati díjat vessenek ki, feltéve, ha az ezeken az utakon kivetett úthasználati díj és/vagy használati díj nem hozza hátrányos helyzetbe a nemzetközi forgalmat, és nem jár a gazdasági szereplők közötti versenyt torzító hatással. Ennek megfelelően a Parlament 25. módosítását a Tanács nem fogadta el.

ii. *A hatályba tartozó járművek köre*

A szöveg eredeti változatában a Bizottság azt javasolja, hogy maradjon meg az a 2006-ban elfogadott rendelkezés, amelynek értelmében a tagállamok dönthetnek úgy, hogy 2011. december 31-ig csak a legalább 12 tonnás járművekre vetnek ki úthasználati díjat és/vagy használati díjat. Az említett időszak leteltét követően pedig a díjakat a nehéz tehergépjárművek valamennyi kategóriájára alkalmazni kellene, kivéve, ha a tagállam úgy ítéli meg, hogy a 12 tonnánál kisebb tömegű járművek díjfizetésre kötelezése káros hatást gyakorolna a forgalom áramlására, a környezetre, a zajszintekre, az egészségre, forgalmi torlódásokat okozna, vagy az említett járművek díjfizetésre való kötelezéséből származó többletbevétel 30 %-át meghaladó igazgatási költséggel járna.

A Tanács úgy ítéli meg, hogy e rendelkezés keretében nagyobb mérlegelési jogkört kellene adni a tagállamoknak. A szöveg érthetőségének javítása érdekében az átmeneti időszakokra való hivatkozás törlésre került. Ezen túlmenően a „többek között” kifejezés beszűrésével rugalmasan bővíthetővé vált azoknak az indokoknak a listája, amelyekre hivatkozva a tagállamok a 12 tonnánál kisebb tömegű járművek díjfizetés alóli mentesítése mellett dönthetnek. A tagállamok a 3,5 és 12 tonna közötti tömegű járművek esetében a környezeti hatásoktól, a forgalmi torlódásoktól és az igazgatási költségektől eltérő indokok alapján is dönthetnek a díjfizetés alóli mentesítés mellett.

Az Európai Parlament elviekben követte a bizottsági megközelítést, de azt javasolta, hogy ne szerepeljen a szövegben az a két indok, amelynek alapján a tagállamok a 12 tonnánál kisebb tömegű járművek díjfizetés alóli mentesítése mellett dönthetnek, ehelyett azt szeretné elérni, hogy a díjfizetés alóli mentesítés elfogadható indokairól szóló döntés a jogalkotási folyamat későbbi szakaszában szülessen meg. A fentiek alapján a Tanács nem tudta figyelembe venni a 28. és a 29. módosítást.

iii. *A külső költségek elemeinek megválasztása*

A Bizottság javaslatában a levegőszennyezés, a zaj és a forgalmi torlódások költsége szerepelt. A Tanács az elv tekintetében egyetért, de úgy határozott, hogy a külsőköltség-díj csak a levegőszennyezés és a zaj következtében felmerülő költségeket vegye figyelembe. Figyelembe véve, hogy a forgalmi torlódások esetében mindig meghatározó tényező az időpont és a helyszín, valamint hogy annak kialakulásában nemcsak a nehéz tehergépjárművek, hanem valamennyi jármű szerepet játszik, a Tanács úgy ítéli meg, hogy ha a cél a forgalmi torlódások csökkentése, akkor a többletbevétel elérésénél fontosabb, hogy a tagállamoknak kellő mozgásterük legyen a díjak hely és idő függvényében történő differenciálására. A tagállamoknak lehetőségük nyílik arra, hogy a csúcsidőszakokban magasabb infrastruktúradíjat szabjanak ki, a csúcsidőszak időtartama azonban egy napon belül nem haladhatja meg az 5 órát, az infrastruktúradíj összege pedig nem lehet magasabb a súlyozott átlagos infrastruktúradíj legmagasabb összegének 175 %-ánál.

Ezért a Tanács a külsőköltség-díj összefüggésében törölte a szövegből a forgalmi torlódásra való hivatkozásokat, amivel lényegében átvette az Európai Parlament 71. és 72. módosítását. A forgalmi torlódások miatt kivetett díjra vonatkozó 33. módosítást azonban a Tanács nem vette figyelembe. Az úthasználati díjak differenciálásáról szóló 43. módosítást a Tanács elvi szinten elfogadta.

A tanácsi álláspont értelmében az okozott zaj- és levegőszennyezést a külsőköltség-díj kiszámítása során figyelembe kell venni, a forgalmi torlódások költségét pedig alternatív módon, azaz az infrastruktúradíjak fokozottabb differenciálásával kell érvényesíteni. A Tanács álláspontja szerint az infrastruktúradíjak fokozottabb differenciálása hatékonyan ösztönözheti a jármű-üzemeltetőket arra, hogy a csúcsidőszakokon kívül vegyék igénybe a túlterhelt útszakaszokat.

iv. *A díjakból származó bevételek elkülönítése*

A bizottsági javaslat szerint kötelezővé kellene tenni a külsőköltség-díjból és az infrastruktúra-díjból származó bevételek elkülönítését. A külsőköltség-díjból származó bevételeket a közlekedési ágazat környezetbarátabbá tételére, azaz a közúti közlekedés által okozott szennyezés forrásnál történő csökkentésére, valamint a járművek szén-dioxid-kibocsátásának mérséklésére és az energiahatékonyságuk javítására kellene felhasználni. Az infrastruktúradíjakból származó bevételeket pedig a közlekedési ágazatra és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására kellene fordítani.

A Tanács ehhez képest egyrészt úgy határozott, hogy törli az infrastruktúradíjakból keletkező bevételek elkülönítésére vonatkozó részt, másrészt pedig a külsőköltség-díjakból származó bevételek elkülönítését nem kötelező, hanem csak indikatív jelleggel tüntette fel a szövegben. A tagállamoknak ezeket a bevételeket, vagy az e bevételek értékével megegyező összeget, a közlekedési ágazat javára, valamint annak fenntarthatóbbá tételére kell fordítaniuk. Ezen túlmenően a Tanács kiegészítette a szöveget a bevételek lehetséges felhasználási módjainak indikatív jegyzékével. Így végső soron a tagállamok saját hatáskörben dönthetnek ezeknek az összegeknek a felhasználásáról.

Az Európai Parlament javasolta a külsőköltség-díjakból származó bevételek (55. módosítás), illetve az infrastruktúradíjakból származó bevételek (56. módosítás) elkülönítésére vonatkozó szöveg megváltoztatását, megtartva ugyanakkor a rendelkezés kötelező jellegét. Ezen túlmenően a Parlament azt is javasolta, hogy az összeg 15 %-át különítsék el a TEN-T projektek pénzügyi támogatására (57. módosítás), valamint, hogy a tagállamok által a Bizottságnak küldendő jelentésben szerepeljen, hogy a tagállam milyen célra kívánja fordítani a külsőköltség-díjból származó bevételeket (45. módosítás). A Tanács ezeket a módosításokat nem tudta elfogadni.

v. *A kevésbé szennyező EURO kibocsátási osztályok esetében alkalmazható eltérések*

A Bizottság javaslata részletes táblázatot tartalmazott, amely eurocentben feltüntette az egyes EURO kibocsátási osztályokra vonatkozó járművenkénti és kilométerenkénti értékeket.

A Tanács az Európai Parlament 69. módosítása alapján ideiglenes eltérést vezet be a kevésbé szennyező, azaz az EURO V és az EURO VI osztályba tartozó járművek vonatkozásában. Ezeket az ideiglenes mentességeket a még szigorúbb kibocsátási előírásokról szóló rendeletek hatálybalépési idejét figyelembe véve számították ki. Ez annyit tesz, hogy az EURO V kibocsátási osztály esetében a mentesség 2013. december 31-ig, az EURO VI kibocsátási osztály esetében pedig 2017. december 31-ig maradhat hatályban.

Az EURO VI kibocsátási osztállynál is kevésbé szennyező járművek, azaz a hibrid vagy az elektromos nehéz tehergépjárművek mentességet élveznek.

vi. *Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és inflációs kiigazítás*

A Bizottság azt javasolta, hogy az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően a 0., a III., a IIIa. és a IV. mellékletet hozzáigazítja a tudományos haladáshoz és a műszaki fejlődéshez, az I. és a II. mellékletet pedig az inflációhoz.

A Tanács ezeket a rendelkezéseket a Lisszaboni Szerződés által bevezetett változtatások figyelembevételével felülvizsgálta, különös tekintettel annak 290. cikkére, amelynek értelmében felhatalmazás adható a Bizottság részére olyan általános hatályú nem jogalkotási aktusok elfogadására, amelyek a jogalkotási aktusok egyes nem alapvető rendelkezéseit kiegészítik, illetve módosítják. Ezt követően a Tanács úgy határozott, hogy a Bizottság jogi aktusok elfogadására való felhatalmazását a 0. mellékletre, valamint a IIIa. mellékletben szereplő képletekre korlátozza, az első esetben az uniós joganyaghoz való hozzáigazítást, a második esetben pedig a tudományos és a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítást végezheti a Bizottság. Ezen túlmenően a szöveg a felhatalmazás gyakorlásával, a felhatalmazás visszavonásával és a felhatalmazás keretében elfogadott jogi aktusokkal szembeni kifogásokkal kapcsolatos új cikkekkkel egészült ki.

A II. és a IIIb. mellékletben szereplő összegek szükséges kiigazításának rendezése érdekében pedig a tanácsi álláspont kiegészítette a szöveget egy új, az inflációhoz való hozzáigazításról szóló cikkel. Ennek a cikknek az értelmében az összegeket két évente kell felülvizsgálni, az első felülvizsgálatra pedig az irányelv hatálybalépését követő második év január 1-jén kerül majd sor.

A tanácsi álláspont tartalmaz továbbá egy új rendelkezést, amelynek értelmében a Tanács és az Európai Parlament a rendes jogalkotási eljárás keretében fogja meghatározni a szigorúbb kibocsátási előírások vonatkozásában a IIIb. mellékletben feltüntetendő maximális értékeket egy évvel azt követően, hogy elfogadták a vonatkozó rendeleteket.

3. Egyéb szakpolitikai kérdések

A Tanács megerősíti, hogy az irányelv jogalapja egy közlekedésre vonatkozó rendelkezés, azaz az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikkének (1) bekezdése legyen.

A Tanács úgy határozott, hogy egyértelművé kell tenni azt a rendelkezést, amelynek értelmében a használati díjakat az infrastruktúra igénybevételek időtartamával arányosan kell megállapítani. A Tanács úgy határozott, hogy 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. Ezzel a döntésével a Tanács átvette az Európai Parlament 73. módosítását.

A Tanács úgy határozott, hogy az egyes tagállamok felelősségi körébe utalja a külsőköltség-díj összegének meghatározását. A Bizottság azt javasolta, hogy ezt az összeget a tagállam által erre a célra kijelölt hatóság állapítsa meg. Ezzel a Tanács elfogadta az Európai Parlament 36. módosítását.

4. Az Európai Parlament által elfogadott egyéb módosítások

A cikkekre vonatkozó további, a tanácsi álláspontban nem szereplő módosítások a következőkre vonatkoznak:

- az „infrastrukturadíj” meghatározásának kiegészítése az egynél több tagállam által közösen kivitelezett projektek szövegbe való felvételével (24. módosítás),
- annak a lehetőségnek a törlése, hogy a tagállamok kizárólag a területükön nyilvántartásba vett gépjárművekre jogosultak éves úthasználati díjat megállapítani (31. módosítás),
- az a lehetőség, hogy egy adott ellenőrzéskor a szükséges járműokmányokat felmutatni nem tudó úthasználó az ennek következtében kiszabott többletdíjat visszatérítheti (42. módosítás),
- az Európai Bizottság arra való felkérése, hogy bocsássa az Európai Parlament rendelkezésére arról szóló véleményét, hogy az egyes tagállamok megfeleltek-e az infrastrukturadíj kiszámításával kapcsolatos követelményeknek (44. módosítás),
- az ennek következtében meghozott azon bizottsági határozatok Európai Parlamenthez való eljuttatása, amelyekben a Bizottság a tagállamok számára az általuk javasolt külsőköltség-díj kiigazítását írja elő (47. módosítás),
- az interoperábilis elektronikus rendszerek kifejlesztése érdekében megvalósított tagállamok közötti együttműködés (51. módosítás),
- egy hatékony interoperábilis európai elektronikus díjbeszedő rendszer előmozdításának előírása (53. módosítás),
- a Bizottság arra való felkérése, hogy kövesse nyomon az időalapú díjszabási rendszerek fokozatos megszüntetését (61. módosítás),
- a preambulumbekendésekre vonatkozó módosítások (az 1–8., a 10., a 11., valamint a 14–24. módosítás).

III. ÖSSZEGRÉS

A Tanács álláspontja kialakítása során teljes mértékben figyelembe vette a Bizottság javaslatát és az Európai Parlament első olvasat során elfogadott véleményét. Az Európai Parlament által javasolt módosítások tekintetében a Tanács megállapítja, hogy álláspontja a módosítások bizonyos részét – elvben, részben vagy teljes egészében – magában foglalja.

2011-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 100 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves DVD	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	770 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi DVD (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelvén	400 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, DVD, heti egy kiadvány	többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelvén	300 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogsabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többnyelvű DVD-n.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_hu.htm

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.

