



Tartalom

III Előkészítő jogi aktusok

TANÁCS

2021/C 499/01	A Tanács (EU) 37/2021 álláspontja első olvasatban az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2109/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében való módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából	
	A Tanács által 2021. november 9-én elfogadott szöveg	1
2021/C 499/02	A Tanács indokolása: A Tanács (EU) 37/2021 álláspontja első olvasatban az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából	42

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

A TANÁCS (EU) 37/2021 ÁLLÁSPONTJA ELSŐ OLVASATBAN

az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2109/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében való módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából

A Tanács által 2021. november 9-én elfogadott szöveg

(2021/C 499/01)

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,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

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

mivel:

- (1) Lassú az előrelépés a Bizottság által a 2011. március 28-i, „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvben meghatározott cél elérése felé, vagyis a bevételtermelés, valamint a jövőbeli közlekedési beruházások finanszírozásának biztosítása érdekében a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elvének teljes körű alkalmazására való törekvésben, és továbbra is vannak következtetlenségek az Unión belül a közúti infrastruktúradíjak alkalmazását illetően.
- (2) Az említett fehér könyvben a Bizottság szorgalmazza „a [külső] költségek [...] teljes és kötelező internalizálásának megvalósítás[át] a közúti és a vasúti közlekedésben (a fizikai elhasználódás költségeinek kötelező megtérítésén túl a zaj, a helyi szintű szennyezés és a torlódások figyelembevétele)”.
- (3) Az áru- és személyszállítást végző járművek forgalma az egyik olyan tényező, amely hozzájárul ahhoz, hogy szennyező anyagok kerüljenek a légkörbe. Az ilyen szennyezőanyagok — amelyek súlyosan károsítják az emberek egészségét, és az Unió környezeti levegőminőségének romlásához vezetnek — magukban foglalják a PM_{2,5}-t, az NO₂-t és az O₃-t. 2018-ban az e három szennyező anyagnak való hosszabb kitettség az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2020. évi jelentése szerint 379 000, 54 000, illetve 19 400 fő korai halálát okozta az Unió területén.
- (4) Az Egészségügyi Világszervezet szerint egyedül a közúti forgalomból származó zaj közvetlenül a levegőszennyezés mögött a második legkárosabb környezeti stressztényező Európában. Legalább évi 9 000 korai elhalálozás tudható be a közlekedésből származó zaj okozta szívbetegségeknek.
- (5) Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség európai levegőminőségről szóló 2020. évi jelentése szerint 2018-ban a közúti közlekedési ágazat volt a legnagyobb NO_x-kibocsátó és a második legnagyobb koromkibocsátó.

⁽¹⁾ HL C 81., 2018.3.2., 188. o.

⁽²⁾ HL C 176., 2018.5.23., 66. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2018. október 25-i állásponjtja és a Tanács 2021. november 9-i állásponjtja első olvasatban. Az Európai Parlament ...-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

- (6) A Bizottság a 2016. július 20-i, „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című közleményében bejelentette, hogy javasolni fogja az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁴⁾ módosítását, hogy lehetővé tegye a kiszabott díjaknak a szén-dioxid-kibocsátás alapján történő differenciálását is, valamint az irányelv egyes elveinek az autóbuszokra, továbbá a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre való kiterjesztését.
- (7) Tekintettel a járműállomány megújítási idejére, valamint arra, hogy a közúti közlekedési ágazatnak hozzá kell járulnia a 2030-ra és az azon túlra kitűzött éghajlat- és energiapolitikai célértékek teljesítéséhez, az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁵⁾ az új nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátáscsökkentési célértékeket a következőképpen határozta meg: 2025-re a szén-dioxid-kibocsátások megállapított átlagához képest 15 %-kal, 2030-ra pedig 30 %-kal alacsonyabb szintet kell elérni.
- (8) A közúti közlekedés belső piacának tisztességes versenyfeltételek melletti megvalósításához szükséges a szabályok egységes alkalmazása. Ezen irányelv egyik legfontosabb célja az úthasználók közötti versenytorzulások felszámolása.
- (9) A közúti közlekedési ágazat jelentősége ellenére az összes nehézgépjármű jelentős hatást gyakorol a közúti infrastruktúrára és hozzájárul a levegőszennyezéshez. Gazdasági és társadalmi fontosságuk dacára a könnyűgépjárművek jelentik a közúti közlekedésből származó, a kibocsátásokkal és a torlódással összefüggő negatív környezeti és társadalmi hatások többségének forrását. Az egyenlő bánásmód és a tisztességes verseny biztosítása érdekében gondoskodni kell arról, hogy az 1999/62/EK irányelvben az úthasználati díjakra és a használati díjakra vonatkozóan kialakított keretrendszer hatálya alá eddig nem tartozó járművek is bekerüljenek ebbe a keretrendszerbe. Az említett irányelv hatályát ezért ki kell terjeszteni azokra a nehézgépjárművekre is, amelyek nem áruszállításra szolgálnak, valamint a könnyűgépjárművekre, beleértve a személygépkocsikat is.
- (10) A forgalom díjmentes utakra való, a közúti közlekedésbiztonságra és a közlekedési hálózatok optimális használatára nézve esetlegesen súlyos hatással járó áterelődésének megakadályozása érdekében biztosítani kell, hogy a tagállamok saját autópálya-hálózatuk valamennyi szakaszára úthasználati díjat vehessenek ki.
- (11) Az infrastruktúra-használati díjszabási rendszer Uniószerter következetes és harmonizált alkalmazásának, valamint az árufuvarozási piacon az egyenlő versenyfeltételek megteremtésének biztosítása érdekében fontos, hogy a költségek számítása hasonlóan történjen a különböző úthasználatidíj-rendszerek esetében. Tekintettel arra, hogy a meglévő koncessziós szerződések az ezen irányelvben foglaltaktól eltérő rendelkezéseket tartalmazhatnak, e szerződések pénzügyi életképességének biztosítása érdekében lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy e szerződéseket azok jelentős módosításáig mentesítsék az ezen irányelvben előírt bizonyos kötelezettségek alól. A tagállamok dönthetnek úgy is, hogy a meglévő koncessziós szerződéseket összhangba hozzák az uniós vagy nemzeti szabályozási keret változásaival, vagy hogy megvizsgálják annak lehetőségét, hogy a szén-dioxid-kibocsátásért és a levegőszennyezésért külsőköltség-díjat számítsanak fel, és/vagy e kibocsátásokhoz kapcsolódóan kedvezményeket alkalmazzanak, amennyiben a koncessziós úthasználati díjak nem differenciáltak ezen irányelvvel összhangban.
- (12) Az időalapú használati díjak jellegüknél fogva nem tükrözik pontosan az úthasználatból eredő tényleges költségeket, továbbá hasonló okok miatt nem lehet a segítségükkel hatékonyan ösztönözni a tisztább és hatékonyabb működést vagy a torlódás csökkentését. Annak biztosítása érdekében azonban, hogy az úthasználók elfogadják a jövőbeli úthasználatidíj-rendszereket, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a mobilitási szolgáltatások egy szélesebb körű csomagja részeként megfelelő díjbeszedési rendszereket vezessenek be. Az ilyen rendszereknek biztosítaniuk kell az infrastruktúra-költségek igazságos elosztását és a „szennyező fizet” elv érvényesülését. Az ilyen rendszert bevezető tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a rendszer megfeleljen az (EU) 2019/520 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁶⁾ rendelkezéseinek. A nehézgépjárművek közúti infrastruktúrára gyakorolt jelentős hatására és a levegőszennyezéshez való hozzájárulására tekintettel prioritásként kell kezelni e járművek pontos díjszabási rendszerekkel való megcélzását. A tisztább és hatékonyabb szállítási műveletek ösztönzése érdekében különösen az időalapú használati díjakat kell elvben fokozatosan megszüntetni a transzeurópai közlekedési törzshálózaton, mivel az említett hálózat foglalja magában a transzeurópai közlekedési hálózatnak a meglévő forgalmi igények szempontjából stratégiailag legfontosabb csomópontjait és összeköttetéseit.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/520 irányelve (2019. március 19.) az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az útdíjfizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 91., 2019.3.29., 45. o.).

A történeti előzményekre tekintettel, valamint figyelembe véve az úthasználati díjak bevezetésével járó kihívásokat és jelentős adminisztratív terheket, a tagállamok számára kellően hosszú átmeneti időszakot kell biztosítani, amelynek során bevezethetnek időalapú használati díjakat, illetve fenntarthatják azokat. Ezen átmeneti időszakot követően a tagállamoknak csak kellően indokolt esetekben lehet engedélyezni, hogy a transzeurópai közlekedési törzshálózatuk szakaszain közlekedő nehézgépjárművekre teljes mértékben időalapú használati díjakat alkalmazzanak. E kellően indokolt eseteknek azokra az esetekre kell korlátozódnia, amikor a nehézgépjárművekre vonatkozó úthasználati díj alkalmazása – például az érintett útszakaszok rövidege vagy a viszonylag alacsony népsűrűség, illetve viszonylag alacsony forgalom miatt – az ilyen díjból származó várható bevételhez, illetve előnyökhöz képest aránytalan mértékű adminisztratív terheket, beruházásokat és üzemeltetési költségeket vonna maga után, vagy ha az úthasználati díj alkalmazása a forgalom áterelődését eredményezné, ami a közútbiztonság vagy a közegészség tekintetében kedvezőtlen hatásokkal járna. A tagállamok számára e kellően indokolt esetekben fennálló lehetőségére olyan kulcsfontosságú közérdekű megfontolások miatt van szükség, mint például az alacsony népsűrűségű területek nehéz helyzetének és elszigeteltségének, a közúti közlekedésbiztonságnak vagy a közegészségügynek a figyelembevétele. Mindemellett az időalapú használati díjak e kellően indokolt esetekben történő alkalmazásának feltételül kell szabni bizonyos eljárási követelmények – annak felmérésének kötelezettsége, hogy szükséges-e egy ilyen rendszer, valamint a Bizottság ilyen rendszer alkalmazásáról való értesítésének kötelezettsége – teljesítését. Az ilyen értesítésben részletesen ismertetni kell azokat a sajátos körülményeket, amelyek a transzeurópai közlekedési törzshálózat érintett szakaszain indokolják az időalapú használati díjak alkalmazását.

- (13) Azon tagállamok számára, amelyek ezen irányelv hatálybalépésekor a transzeurópai közlekedési törzshálózatukon vagy annak egy részén úthasználati díjakat alkalmaznak, lehetővé kell tenni, hogy valamennyi nehézgépjárműre vagy a nehézgépjárművek bizonyos típusaira vonatkozóan kombinált díjszabási rendszert hozzanak létre. Ez a lehetőség azonban csak a transzeurópai közlekedési törzshálózaton vagy annak egy részén már alkalmazott úthasználati díj-rendszerek folytatásaként és azok kiegészítéseként biztosítható, ahol a transzeurópai közlekedési hálózat stratégiai szempontból legfontosabb csomópontjai és összeköttetései találhatóak. Ez a rendszer lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy „a felhasználó fizet” és „a szennyező fizet” elvének érvényesítését az úthasználati díj-fizetési kötelezettség alá tartozó hálózaton túlra is kiterjesszék, illetve kibővítsék azáltal, hogy használati díjat vezetnek be a transzeurópai közlekedési törzshálózat még nem díjköteles szakaszain vagy a nehézgépjárműveknek a díjfizetési kötelezettség alól mentesülő bizonyos – például egy adott összterületet el nem érő – típusaira vonatkozóan. A kombinált díjszabási rendszer így segítene a tagállamoknak abban, hogy további előrelépést érjenek el, és környezetbarátabb közúti közlekedést tudjanak biztosítani, különösen ott, ahol nincs érvényben díjszabási rendszer, és ahol az úthasználati díjak nem jelentenek gazdaságilag életképes vagy társadalmilag elfogadható megoldást. Mindemellett a fenntartható mobilitás elvének teljes körű tiszteletben tartása érdekében a használati díjak maximális összegének mind az érintett jármű Euro kibocsátási osztályától, mind pedig a CO₂-kibocsátási osztályától függően változtatnia kell. Az említett megfontolások alapján tagadhatatlan, hogy egy ilyen, időalapú és távolságalapú megközelítést ötvöző rendszer alkalmazása számos előnnyel járna, ezért azt a teljes mértékben időalapú rendszerekre vonatkozó átmeneti időszak lejártát követően is lehetővé kell tenni. Legkésőbb öt évvel ezen irányelv hatálybalépését követően a tagállamoknak a nehézgépjárművekre vonatkozó útdíjak kivetésekor valamennyi nehézgépjárműre ki kell vetniük úthasználati vagy használati díjakat.
- (14) „A felhasználó fizet” és „a szennyező fizet” elvek megerősítésekor figyelembe kell venni a tagállamok vagy úthasználati díj- és használati díj-rendszereik bizonyos jellemzőit. Például a rendkívül ritkán lakott területek vagy az úthasználati díj- vagy használati díj-köteles utak különösen kiterjedt hálózata tekintetében egyes útszakaszok esetében lehetővé kell tenni mentességek megadását.
- (15) Egyes tagállamokban az úthasználati díj-köteles autópályák és utak hálózata nagy, és a transzeurópai közlekedési hálózat részét képező utakon kívül sokkal több közútra terjed ki. Az úthasználati díjak vagy használati díjak minden nehézgépjárműre történő alkalmazása ezért jelentősen nagyobb teherrel járna, különösen a kis- és középvállalkozásokra nézve (amelyek közül sokan építési munkálatokban vesznek részt, és amelyek jellemzően nem nyújtanak fuvarozási szolgáltatásokat). E terhek miatt ugyanakkor növekednének az árak például az építőiparban. Az áremelkedés következtében pedig előfordulhat, hogy elhalasztanak olyan jövőbeli beruházásokat, mint például a házak és lakások energetikai felújítása vagy az épülettechnológiai korszerűsítés, vagy akár teljesen le is mondanak a beruházásokról. Ezenkívül a kézműipari vállalkozások a szolgáltatásaik nyújtása érdekében néha nagyobb távolságokat tesznek meg járművekkel, és ezen utakat nem könnyen lehet más szállítási módok igénybevételével teljesíteni. Emellett a vidéki térségekben működő azon vállalkozások, amelyek az e térségekben lecsökkent népsűrűség és kereslet miatt attól függenek, hogy képesek-e szolgáltatásaikat és építési tevékenységeiket nagyvárosi régiókban nyújtani, hátrányos versenyhelyzetbe kerülnek a nagyobb városokban vagy a nagyvárosi régiók peremterületein működő vállalkozásokhoz képest. A tagállamok számára ezért meg kell adni a lehetőséget arra, hogy bizonyos esetekben mentességet adhassanak a díjfizetés alól, például olyan járművek esetében, amelyeket a járművezető munkája során történő felhasználásra szánt anyagok, felszerelések vagy gépek szállítására, illetve kézműipari eljárással gyártott áruk szállítására használnak.

- (16) Annak lehetősége, hogy a több kihívást támasztó helyi utak helyett úthasználatdíj-köteles utakat – például autópályákat, alagutakat vagy hidakat – használjanak, fontos lehet a fogyatékosággal élő személyek számára. Ahhoz, hogy a fogyatékosággal élő személyek további adminisztratív terhek nélkül használhassák az úthasználatdíj-köteles utakat, lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a fogyatékosággal élő személyek járműveit mentesítsék az úthasználati díjak vagy használati díjak megfizetése alól.
- (17) A tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy a közúti infrastruktúra használatáért a személygépkocsikra vonatkozóan felszámított díjakkal kapcsolatos rendszerek alkalmazása során vegyék figyelembe a társadalmi-gazdasági tényezőket. Például a személygépkocsikra kivetett díjakat ki lehetne igazítani a gyakori úthasználók túlzott büntetésének elkerülése érdekében.
- (18) Különösen fontos, hogy a tagállamok egy igazságos díjrendszert hozzanak létre, különösen egy olyant, amely nem hozza hátrányos helyzetbe azokat a magángépjármű-használókat, akik gyakrabban kénytelenek használni a díjfizetési kötelezettség alá eső utakat annak következtében, hogy lakóhelyük vidéki térségben, elzárt vagy elszigetelt területen található.
- (19) Amint a nehézgépjárművek esetében is, fontos biztosítani, hogy amennyiben a tagállamok a könnyűgépjárművekre időalapú díjakat vezetnek be, azok arányosak legyenek, többek között az egy évnél rövidebb időszakok tekintetében is. Ezen a téren figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a könnyűgépjárművek használati mintája eltér a nehézgépjárművekéétől. Az arányos időalapú díjak kiszámításához fel lehet használni az utazási mintákkal kapcsolatban rendelkezésre álló adatokat.
- (20) Az 1999/62/EK irányelv értelmében a külsőköltség-díj mértékét úgy kell megállapítani, hogy az közelítse a szóban forgó jármű használatából fakadó társadalmi határköltséget. A tapasztalat alapján e módszer révén lehet a legigazságosabb és leghatékonyabb módon figyelembe venni a nehézgépjárművek által előidézett levegőszennyezés és zaj környezetre és egészségre gyakorolt negatív hatásait, és a módszer biztosítaná, hogy a nehézgépjárművek igazságos mértékben járuljanak hozzá az Európa számára a 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel meghatározott levegőminőségi előírások⁽⁷⁾ és más vonatkozó zajkibocsátási határértékek vagy célértékek teljesítéséhez. Ezért meg kell könnyíteni az ilyen díjak alkalmazását. A külsőköltség-díjakat szisztematikusabban kell alkalmazni. Elősegítendő „a szennyező fizet” elv teljes körű alkalmazása felé való elmozdulást, a tagállamoknak legalább a levegőszennyezés tekintetében alkalmazniuk kell a külsőköltség-díjakat az infrastruktúradíj-köteles úthálózatokat használó nehézgépjárművekre.
- (21) Ennek érdekében a súlyozott átlagos külsőköltség-díj maximális értékét fel kell váltani könnyen alkalmazható referenciaértékekkel, amelyeket az infláció, a közúti szállítás külső költségei megbecslése terén tett tudományos előrehaladás és a járműállomány változása alapján frissítenek.
- (22) Az infrastruktúradíjaknak az Euro kibocsátási osztály szerinti differenciálása hozzájárult a tisztább járművek használatához. A járműállomány megújulásával azonban a díjaknak ezen az alapon történő differenciálása a települések közötti úthálózat tekintetében közepétávon várhatóan kevésbé lesz hatékony. A tagállamok számára ezért lehetővé kell tenni, hogy megszüntessék az úthasználati díjak ilyen alapon történő differenciálását.
- (23) Ugyanakkor azonban, mivel a nehézgépjárművekből származó szén-dioxid-kibocsátás aránya egyre nagyobb, be kell vezetni az infrastruktúradíjaknak és a használati díjaknak a szén-dioxid-kibocsátási osztály szerint történő differenciálását, ami javulást tud hozni ezen a területen. A használati díjak közös rendszere esetén – amely hozzájárulhat a további harmonizációhoz – a differenciálás megvalósítása komplexebb lehet, főként az ilyen közös rendszerek által teljesítendő feltételek következtében. Mivel a részt vevő tagállamoknak meg kell állapodniuk a használati díjából származó bevételek elosztásáról, és mindemellett a díjak szintjét az ezen irányelv által bevezetett rendelkezések korlátozzák, valamint nemzetközi megállapodásokat kell módosítaniuk, indokolt ilyen konkrét esetekben további időt biztosítani a szén-dioxid-kibocsátási osztály szerint történő differenciálás végrehajtására. A differenciálást mindenképpen úgy kell kialakítani, hogy az összhangban álljon az (EU) 2019/1242 rendelettel.
- (24) Amíg a szén-dioxid-kibocsátások kezelésére nem állnak rendelkezésre alkalmasabb eszközök, például karbonkomponens magukban foglaló harmonizált üzemanyagadók, vagy amíg a közúti közlekedés nem tartozik a kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá, a tagállamok számára lehetővé kell tenni azt is, hogy a szén-dioxid-kibocsátások költségét tükröző külsőköltség-díjat alkalmazzanak. Amennyiben azt tudományos bizonyítékok indokolják, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az ezen irányelvben meghatározott referenciaértékeknél magasabb külsőköltség-díjat alkalmazzanak a szén-dioxid-kibocsátásokra.
- (25) A tisztább nehézgépjármű-állományra való áttérés ösztönzése érdekében az infrastruktúradíjaknak és a használati díjaknak az ilyen járművek szén-dioxid-kibocsátása szerint történő differenciálását kötelezővé kell tenni, kivéve ha a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozóan külsőköltség-díjat alkalmaznak.

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (HL L 152., 2008.6.11., 1. o.).

- (26) A legjobb teljesítményű nehézgépjárművek jutalmazása érdekében lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a kipufogógázkibocsátás-mentesen üzemelő járművek esetében a legmagasabb szintű díjcsökkentést alkalmazzák. A kibocsátásmentes járművek bevezetésének ösztönzése érdekében lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy azokat ideiglenesen mentesítsék az útdíjak alól. Ugyanezen célból, továbbá annak biztosítása érdekében, hogy a kedvezményes úthasználati díjra jogosult járművek aránya az évek során stabil maradjon, és ezáltal a tagállamok hosszú távon tudják tervezni az úthasználati díjából származó bevételeiket, az új járműveket – az (EU) 2019/1242 rendeletben meghatározottak szerint – a 2021 és 2030 közötti lineáris kibocsátáscsökkentési pályához viszonyított teljesítményük alapján kell besorolni a szén-dioxid-kibocsátási osztályokba.
- (27) Annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a díjak, valamint a szén-dioxid-kibocsátásért felszámított külsőköltség-díjak szén-dioxid-kibocsátás szerinti differenciálásának hatékonyságát és összhangját – tekintve, hogy mindkét intézkedés célja az alacsony kibocsátású és a kibocsátásmentes járművek elterjedésének lehetővé tétele –, továbbá hogy biztosítani lehessen az 1999/62/EK irányelvnek a közúti közlekedést érintő egyéb, a jövőben esetlegesen elfogandó szén-dioxid-árazási eszközökkel összhangban álló alkalmazását, a Bizottságnak kellő időben értékelnie kell azok hatékonyságát és szükségességét. A Bizottságnak ezen értékelés alapján adott esetben javaslatot kell tennie a díjak szén-dioxid-kibocsátás szerinti differenciálásáról, valamint a szén-dioxid-kibocsátásért felszámított külsőköltség-díjak differenciálásáról szóló rendelkezések módosítására vonatkozóan, annak elkerülése érdekében, hogy a különböző szén-dioxid-árazási eszközök kettős díjfizetési kötelezettséget keletkeztessenek. Noha a jövőbeli intézkedéssel garantálni kell a jogbiztonságot és a különböző szabályok összehangolt alkalmazását, ezen irányelvben egyértelművé kell tenni, hogy a tagállamok nem kötelezhetők az ezen irányelvben előírt szén-dioxid-differenciálási rendszer alkalmazására egy olyan másik, a közúti közlekedésre alkalmazandó szén-dioxid-árazási eszköz alkalmazásának kezdőnapján túl, amelynek uniós szinten való elfogadására esetlegesen sor kerülhet, például a 2003/87/EK, az (EU) 2015/1814 és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslat [COM(2021)0551] alapján. Amennyiben időközben sor kerül egy a közúti közlekedésre alkalmazandó másik szén-dioxid-árazási eszköz elfogadására, a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltség-díjak szintjét az ilyen külső költségek internalizálásához szükséges mértékre kell korlátozni és a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján kiigazítsa a IIIc. mellékletben meghatározott referenciaértékeket.
- (28) Az Unió gépjárműörökségének megőrzése érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy külön kategóriát hozzanak létre a muzeális jellegű járművek számára abból a célból, hogy kiigazíthassák az ezen irányelv értelmében fizetendő különféle díjak összegét.
- (29) Az (EU) 2019/1242 rendelet jelenleg nem határoz meg szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbékét az említett rendelet 2. cikke (1) bekezdése a)–d) alpontjának hatálya alá nem tartozó nehézgépjárművek csoportjaira vonatkozóan. A 15. cikkére tekintettel lehetséges, hogy az említett rendeletet a jövőben módosítják és az ilyen járműcsoportokra vonatkozóan szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbékét határoznak meg. Amennyiben ilyen módosítást fogadnak el, a nehézgépjárművekre kivetett infrastruktúradíjaknak és használati díjaknak a 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztály szerinti differenciálását ezekre a járműcsoportokra is alkalmazni kell. Amennyiben nem fogadnak el ilyen módosítást, az ezen járműcsoportokra vonatkozó differenciálást csak az 1., 4. és 5. szén-dioxid-kibocsátási osztály vonatkozásában kell megtenni.
- (30) A Bizottságnak adott esetben fontolóra kell vennie, hogy javaslatot tegyen az 1999/62/EK irányelv annak érdekében történő módosítására, hogy az összes nehézgépjármű vonatkozásában bevezesse a 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztályt azon elvek alapján, amelyeket jelenleg az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó nehézgépjárművekre alkalmaznak a szén-dioxid-kibocsátásaik tekintetében, ha az említett rendelet hatályát más nehézgépjárművekre is kiterjesztik.
- (31) Ennek az irányelvnek a nehéz tehergépjárművek és pótkocsijaik, valamint félpótkocsijaik szerelvényeinek műszaki fejlesztése révén ösztönöznie kell a szén-dioxid-kibocsátások csökkentését. Ezért ezen irányelv az alacsony szén-dioxid-kibocsátású nehéz tehergépjárművekre kivetett útdíjak csökkentését írja elő. A jogi szabályozás teljes következetessége érdekében, amint rendelkezésre állnak a pótkocsik és félpótkocsik által a nehéz tehergépjárművek járműszerelvényeinek szén-dioxid-kibocsátására gyakorolt hatásra vonatkozó, jogilag hitelesített értékek, a Bizottságnak adott esetben jogalkotási javaslatot kell benyújtania az 1999/436/EK irányelv a tekintetben történő módosítására, hogy ezeket a hitelesített értékeket az ezen irányelvben előírt útdíjcsökkentések meghatározásakor figyelembe vegyék.
- (32) A járműállomány megújításának további ösztönzése, valamint a használtnehézgépjármű-piac torzulásának elkerülése érdekében a 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozó járművek besorolását az első nyilvántartásba vételüket követően hat évente felül kell vizsgálni. Az adminisztratív terhek minimálisra csökkentése érdekében ez nem érinti az átsorolás időpontja előtt érvényes használati díjak érvényességét.

- (33) A használatidj-rendszereken belüli átsorolás hatálybalépése tekintetében a megfelelő modell kiválasztása az említett átsorolás adminisztratív következményeire és a bevételekre gyakorolt hatásaira vonatkozó egyedi megfontolásoktól függ. Ezért a tagállamokra (vagy közös rendszerek esetén az érintett tagállamok csoportjaira) kell bízni annak eldöntését, hogy miként kerüljön sor a használatidj-rendszereken belüli átsorolásra.
- (34) Az úthasználati díjak szén-dioxid-kibocsátás szerinti differenciálásának következetessége érdekében az 1999/37/EK tanácsi irányelvet⁽⁸⁾ módosítani kell annak előírása érdekében, hogy a nehézgépjárművek forgalmi engedélyében fel legyen tüntetve a jármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátása, amennyiben az a megfelelőségi nyilatkozatukban szerepel. Amennyiben az (EU) 2019/1242 rendeletet oly módon módosítják, hogy az érinti az alacsony CO₂-kibocsátású üzemanyagok használatából eredő szén-dioxid-kibocsátások elszámolását, a Bizottságnak célszerű lehet felmérnie, hogy javítani kell-e a koherenciát ezen irányelv és az említett módosítások között. Fontos biztosítani, hogy az útdíjszedési szolgáltatás részeként alkalmazott fedélzeti berendezések tartalmazzák a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásaira és szén-dioxid-kibocsátási osztályára vonatkozó adatokat, valamint hogy ezek az adatok rendelkezésre álljanak a tagállamok közötti információcsere céljából, az (EU) 2019/520 irányelvben meghatározottak szerint.
- (35) A közúti közlekedésből származó, a környezetre és az egészségre ártalmas hatások kétharmadát a könnyűgépjárművek idézik elő. Ezért fontos ösztönözni a legtisztább és leghatékonyabb üzemanyag-felhasználású járművek használatát, mégpedig az útdíjaknak a járművek (EU) 2017/1151 bizottsági rendelettel⁽⁹⁾ összhangban meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátása és szennyezőanyag-kibocsátása szerint történő differenciálása révén és az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽¹⁰⁾ összefüggésben. A legtisztább és leghatékonyabb járművek használatának ösztönzése érdekében lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy az ilyen járművekre jelentősen csökkentett úthasználati díjakat és használati díjakat alkalmazzanak. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy figyelembe vehessék a jármű környezetvédelmi teljesítményének javulását, ami a jármű alternatív üzemanyagok használatára való átalakítása nyomán következik be. Ennek keretében a tagállamoknak arra is lehetőséget kell adni, hogy kizárják a földhasználat közvetett megváltozása tekintetében magas kockázatot jelentő alapanyagokból készített üzemanyagokat, amelyek esetében megfigyelhető a nagy szénkészletekkel rendelkező földterületekre való jelentős mértékű termőterület-kiterjesztés. Az útdíjfizetési rendszer üzemeltetője által jóváhagyott állandó előfizetésnek vagy egyéb eszközöknek lehetővé kell tenniük a felhasználók számára, hogy a jármű átalakítás utáni jobb környezeti teljesítményének megfelelően különböző úthasználati, illetve használati díjakat fizessenek.
- (36) Annak érdekében, hogy a kibocsátásmentes technológiával összefüggő többlettömeg következtében ne érje hátrány a kibocsátásmentes könnyűgépjárművek fejlesztését és használatát, a tagállamoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy az ilyen járművek esetében csökkentett díjakat alkalmazzanak vagy mentességet adjanak.
- (37) A közutakon kialakuló torlódás, amelyhez különböző arányban minden gépjármű hozzájárul, a GDP 1 %-ának megfelelő költséget jelent. E költség jelentős része a települések közötti torlódásnak tulajdonítható. Ezért lehetővé kell tenni egy külön torlódási díj bevezetését, azzal a feltétellel, hogy azt mind a nehézgépjárművek, mind a könnyűgépjárművek kategóriáira alkalmazzák. A tagállamok a közösségi közúti közlekedési eszközöket – vagyis a minibuszokat és az autóbuszokat – a torlódások csökkentéséhez való potenciális hozzájárulásukra tekintettel kivonhatják a torlódásdíj-fizetési kötelezettség alól. Annak érdekében, hogy hatékony és arányos legyen, a díjat a forgalmi torlódások járulékos költsége alapján kell kiszámítani, és differenciálni kell a hely, az idő és a jármű-kategória alapján.
- (38) Az útdíjak mozgósíthatnak olyan erőforrásokat, amelyek hozzájárulnak a kiváló minőségű közlekedési infrastruktúra karbantartásának és fejlesztésének finanszírozásához. Ezért célszerű előírni a tagállamok számára, hogy megfelelő módon tegyenek jelentést e bevételek felhasználásáról. Ez különösen a lehetséges pénzügyi finanszírozási részek azonosításához, valamint az útdíjfizetési kötelezettség társadalmi elfogadásának növeléséhez nyújt segítséget. Az átláthatóság érdekében célszerű lenne, hogy a tagállamok az úthasználók tudomására hozzanak a területükön kivetett úthasználati és használati díjakra vonatkozó bizonyos információkat, például az 1999/62/EK irányelv alkalmazásából származó bevételek felhasználására, az infrastruktúradíjak különbségeire, a külsőköltség-díjakra, valamint – járműkategóriánként – a torlódási díjkból származó összbevételre vonatkozó információkat.

⁽⁸⁾ A Tanács 1999/37/EK irányelve (1999. április 29.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról (HL L 138., 1999.6.1., 57. o.).

⁽⁹⁾ A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

⁽¹⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

- (39) A torlódási díjaknak arányos módon tükrözniük kell azt a tényleges költséget, amelyet az egyes járművek rónak közvetlen módon az út többi használójára, közvetett módon pedig a társadalom egészére. Annak megelőzése érdekében, hogy a díjak aránytalanul korlátozzák a személyek és az áruk szabad mozgását, a díjak mértékét úgy kell korlátozni, hogy az a forgalmi torlódások közel teljes kihasználtság melletti társadalmi határköltséget tükrözze, vagyis amikor a forgalom nagysága megközelíti az út kapacitását. Ugyanezen okból a torlódási díjat nem szabad olyan infrastruktúradíjjal kombináltan alkalmazni, amelyet napszak, a nap típusa vagy évszak szerint differenciálnak a torlódás csökkentése céljából. Annak érdekében, hogy a torlódási díjak pozitív hatását maximálisan lehessen érvényesíteni, az azokból származó bevételt a torlódás forrásának kezelését célzó projektekre kell fordítani.
- (40) Mindazonáltal tekintettel arra, hogy a meglévő koncessziós szerződések az ezen irányelvben foglaltaktól eltérő rendelkezéseket tartalmazhatnak, és mivel biztosítani kell e szerződések pénzügyi életképességét, a meglévő koncessziós szerződések tekintetében csak a jelentős módosításukat követően helyénvaló kötelezővé tenni, hogy teljesítsék az infrastruktúradíjak differenciálására vonatkozó követelményt.
- (41) Az infrastruktúradíjon felüli felárak szintén hasznos módon járulhatnak hozzá azoknak a problémáknak a kezeléséhez, amelyek a bizonyos utak használata által (nemcsak a hegyvidéki területeken) okozott jelentős környezeti károkkal vagy torlódással függenek össze. Ezért meg kell szüntetni a felárak alkalmazásának az említett területekre való jelenlegi korlátozását. Ha két vagy több tagállam ugyanazon a folyosón magasabb felárakat alkalmaz, figyelembe kell venni, hogy ezek a felárak esetleg negatív hatásokat fognak gyakorolni a folyosóval közvetlenül határos más tagállamokra. Emellett annak elkerülése érdekében, hogy a felhasználókat kettős díjfizetési kötelezettség sújtja, nem alkalmazható felár azokon az útszakaszokon, ahol torlódási díjat kell fizetni. E célból, a peremterületek gazdasági fejlődésére gyakorolt kedvezőtlen hatások elkerülése és ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a tagállam által benyújtott, arra irányuló tervek elutasítása vagy módosítása érdekében, hogy az infrastruktúradíjon felül felár kerüljön bevezetésre bizonyos olyan útszakaszokra, amelyek rendszeresen fordul elő torlódás, vagy amelyek járművek által történő használata jelentős környezeti károkat okoz. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹¹⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (42) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a nehézgépjárműveknek az (EU) 2019/1242 rendelet 2. cikke (1) bekezdése a)–d) pontjának hatálya alá nem tartozó alcsoportjaira vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátásokat meghatározó végrehajtási jogi aktusok elfogadása céljából. A Bizottságnak az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹²⁾ 10. cikkében említett jelentésben szerepeltetnie kell az ilyen járműcsoportokra vonatkozó adatokat. A Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök korlátozott jellegére tekintettel nem szükséges előírni, hogy az érintett jogi aktusokat elfogadásuk előtt a tagállamok képviselőiből álló bizottság ellenőrizze.
- (43) Amennyiben egy tagállam útdíjfizetési rendszert vezet be, a nyújtott kompenzációk bizonyos esetekben hátrányos megkülönböztetést eredményezhetnek azon úthasználókkal szemben, akik nem helyi lakosok. Ezért a kompenzáció biztosításának lehetőségét az úthasználati díjakra kell korlátozni, a használati díjak esetében pedig többé nem szabad alkalmazni.
- (44) A meglévő útdíjfizetési rendszerek közötti potenciális szinergiák kihasználása és a működési költségek csökkentése érdekében a Bizottságot teljes mértékben be kell vonni azon tagállamok együttműködésébe, amelyek közös útdíjfizetési rendszert kívánnak kialakítani.
- (45) Lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a közutak villamosítása érdekében finanszírozzák az alacsony kibocsátású, illetve kibocsátásmentes járművek energiával vagy üzemanyaggal való ellátásához szükséges berendezések kiépítését, üzemeltetését, karbantartását és fejlesztését. Különösképpen abban az esetben, ha egy tagállam az említett elektromos berendezéseket a közúti infrastruktúra finanszírozásától függetlenül kívánja finanszírozni, ezen irányelv nem akadályozhatja meg az érintett tagállamot abban, hogy a berendezések használatáért díjat számítsen fel.

⁽¹¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

⁽¹²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek CO₂ -kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 173., 2018.7.9., 1. o.).

- (46) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen annak biztosítását, hogy a bizonyos infrastruktúrák használatáért a járművekre kivetett nemzeti díjak alkalmazására egy koherens, az Unión belül egyenlő bánásmódot garantáló keretrendszerben kerüljön sor, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban – a közúti közlekedés határokön átnyúló jellege, valamint az ezen irányelv által kezelni kívánt problémák miatt – e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl a cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (47) Biztosítani kell, hogy – anélkül, hogy a díjfizetési rendszer túl bonyolulttá válna – a külsőköltség-díjak továbbra is a lehető legpontosabban tükrözzék a nehézgépjárművek által előidézett levegőszennyezés, zaj és éghajlatváltozás költségét, és ezzel ösztönözni lehessen a leghatékonyabb üzemanyag-felhasználású járművek használatát, valamint biztosítani lehessen az ösztönzők hatékonyságát és az útdíjak differenciálásának naprakész voltát.
- (48) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a külsőköltség-díjakra vonatkozó, az 1999/62/EK irányelv IIIb. és IIIc. mellékletében meghatározott referenciaértékeket a tudományos és műszaki fejlődéshez igazítsa. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban⁽¹³⁾ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (49) Az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/62/EK irányelv módosításai

Az 1999/62/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A cím helyébe a következő szöveg lép:

„Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a járművekre egyes közúti infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról”.

2. Az 1. és a 2. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

- (1) Ez az irányelv a következőkre alkalmazandó:

- a) a nehéz tehergépjárművekre kivetett járműadók;
b) a járművekre kivetett úthasználati díjak és használati díjak.

- (2) Ez az irányelv nem alkalmazandó a kizárólag a tagállamok nem európai területein használt járművekre.

- (3) Ez az irányelv nem alkalmazandó a Kanári-szigeteken, Ceutában és Melillában, az Azori-szigeteken vagy Madeirán bejegyzett, kizárólag ezeken a területeken, vagy ezen területek és Spanyolország, illetve Portugália kontinentális területei között üzemeltetett járművekre.

2. cikk

- (1) Ezen irányelv alkalmazásában:

1. »transzeurópai közúthálózat«: az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) II. fejezetének 3. szakaszában említett közúti közlekedési infrastruktúra, az említett rendelet I. mellékletében szereplő térképeken ábrázoltak szerint;
2. »transzeurópai közlekedési törzshálózat«: az 1315/2013/EU rendelet III. fejezetével összhangban meghatározott közlekedési infrastruktúra;

⁽¹³⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

3. »építési költségek«: az építkezéshez kapcsolódó költségek, beleértve adott esetben a következők valamelyikének finanszírozási költségeit is:
 - a) új infrastruktúra vagy új infrastrukturális fejlesztések (a jelentős strukturális javításokat is beleértve);
 - b) 2008. június 10. előtt legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztések (a jelentős strukturális javításokat is beleértve), amennyiben 2008. június 10-én már hatályban voltak úthasználatidj-rendszerek, vagy bármely, 2008. június 10-ét követően bevezetett úthasználatidj-rendszer bevezetését megelőzően legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztés; vagy
 - c) a b) pontban említett határidők előtt befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztés, amennyiben:
 - i. egy tagállam olyan úthasználatidj-rendszert hozott létre, amely ezen költségek megtérülését egy úthasználatidj-rendszer üzemeltetőjével kötött és 2008. június 10. előtt hatályba lépett szerződés vagy más egyenértékű jogi aktus révén biztosítja; vagy
 - ii. egy tagállam bizonyítani tudja, hogy a kérdéses infrastruktúra építésére azzal a feltétellel került sor, hogy a tervezési élettartam meghaladja a 30 évet;
4. »finanszírozási költségek«: kölcsönök kamata és a részvényesek általi bármely tőkefinanszírozás hozama;
5. »jelentős strukturális javítások«: strukturális javítások, azon javítások kivételével, amelyek már nem járnak előnyökkel a közúthasználók számára, különösen ha a javítási munkálatok helyett további útfelszínjavító vagy egyéb építési munkálatokat végeznek;
6. »autópálya«: olyan közút, amelyet kifejezetten a gépjármű-közlekedés céljára terveztek és építettek, amely nem szolgálja ki az út menti ingatlanokat, és amely eleget tesz a következő kritériumoknak:
 - a) 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;
 - b) szintben nem keresztez közutat, vasúti vagy villamosvágányt, kerékpárutat vagy gyalogutat; és
 - c) kifejezetten autópályaként van megjelölve;
7. »úthasználati díj«: valamely járműre az adott infrastruktúrán megtett távolság és a jármű típusa alapján fizetendő, meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít az említett jármű számára az infrastruktúrák használatához, és amely a következő díjak közül egyet vagy többet foglal magában:
 - a) infrastruktúradíj;
 - b) torlódási díj; vagy
 - c) külsőköltség-díj;
8. »infrastruktúradíj«: az adott infrastruktúra építése, fenntartása, üzemeltetése és fejlesztése tekintetében a tagállamnál felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj;
9. »külsőköltség-díj«: a következők közül eggyel vagy többel kapcsolatban felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj:
 - a) a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés;
 - b) a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom; vagy
 - c) a közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás;
10. »a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége«: valamely jármű üzemeltetése során a lebegő részecskék, valamint az ózonprekurzorok, így például a NO_x és az illékony szerves vegyületek levegőbe történő kibocsátásával okozott emberi egészségkárosodás és környezeti kár költsége;
11. »a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége«: a járművek által kibocsátott vagy a járművek és az útfelület kölcsönhatása következtében keletkező zajjal okozott emberi egészségkárosodás és környezeti kár költsége;

12. »a közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás költsége«: a jármű üzemeltetése során történő szén-dioxid-kibocsátással okozott kár költsége;
13. »torlódás«: az a helyzet, amikor a forgalom mértéke megközelíti vagy meghaladja az út kapacitását;
14. »torlódási díj«: az a díj, amelyet abból a célból vetnek ki a járművekre, hogy fedezzék a torlódás által előidézett költségeket az érintett tagállamban, vagy csökkentsék a torlódást;
15. »súlyozott átlagos infrastruktúradíj«: az infrastruktúradíjból egy adott időszakban befolyó teljes bevétel és az ezen időszakban a díjköteles közútszakaszokon megtett nehézgépjármű-kilométerek számának hányadosa;
16. »használati díj«: egy meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít egy jármű számára a 7. cikk (1) és (2) bekezdésében említett infrastruktúrák meghatározott időtartam alatti használatához;
17. »jármű«: közúti árufuvarozás vagy személyszállítás céljára szánt vagy használt, négy vagy több kerekű gépjármű vagy csuklós járműszerelvény;
18. »nehézgépjármű«: olyan jármű, amelynek műszakilag megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 3,5 tonnát;
19. »nehéz tehergépjármű«: árufuvarozásra szánt nehézgépjármű;
20. »autóbusz«: a vezetőn kívül több mint nyolc utas szállítására szolgáló nehézgépjármű;
21. »könnyűgépjármű«: olyan jármű, amelynek műszakilag megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát;
22. »személygépkocsi«: olyan könnyűgépjármű, amely a vezetőn kívül legfeljebb nyolc utas szállítására alkalmas;
23. »muzeális jellegű jármű«: a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (**). 3. cikkének 7. pontjában meghatározott muzeális jellegű jármű;
24. »minibusz«: olyan könnyűgépjármű, amely a vezetőn kívül több mint nyolc utas szállítására alkalmas;
25. »lakóautó«: szálláshelyet magában foglaló jármű, amely a következőket tartalmazza: ülések és asztal, alvóhely, amely különálló vagy az ülésekből átalakítható is lehet, főzőalkalmatlanság és tárolóhely;
26. »könnyű haszongépjármű«: áruszállításra szánt könnyűgépjármű;
27. »kisteherautó«: az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet (***) I. melléklete C. részének 4.2. pontjának értelmében vett könnyűgépjármű;
28. »nehézgépjármű szén-dioxid-kibocsátása«: a nehézgépjárműnek az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet (****) IV. melléklete II. részében meghatározott ügyfél-információs dokumentuma 2.3. pontjában megadott fajlagos CO₂-kibocsátása;
29. »kibocsátásmentes jármű«:
 - a) az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*****) 3. cikkének 11. pontjában meghatározott »kibocsátásmentes nehézgépjármű«; vagy
 - b) bármely, belső égésű motor nélküli személygépkocsi, minibusz vagy könnyű haszongépjármű;
30. »alacsony kibocsátású nehézgépjármű«:
 - a) az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 12. pontjában meghatározott »alacsony kibocsátású nehézgépjármű«, vagy
 - b) a kibocsátásmentes járműtől eltérő, az említett rendelet 2. cikke (1) bekezdése a)–d) pontjának hatálya alá nem tartozó olyan nehézgépjármű, amelynek a szén-dioxid-kibocsátása alacsonyabb, mint a jármű-csoportja szén-dioxid-referenciakibocsátásának az 50 %-a;
31. »fuvarozó«: olyan vállalkozás, amely áruk vagy személyek közúti szállításával foglalkozik;

32. »Euro 0«, »Euro I«, »Euro II«, »Euro III«, »Euro IV«, »Euro V«, »EEV« és »Euro VI« kibocsátási osztályba tartozó jármű»: olyan nehézgépjármű, amely megfelel a 0. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek;
33. »nehézgépjármű-típus«: az a kategória, amelybe a nehézgépjármű a tengelyszáma, mérete, illetve tömege vagy bármely más, útkárosodásra vonatkozó járműosztályozási tényező – például a IV. mellékletben foglalt, az útkárosodáson alapuló osztályozási rendszer – alapján tartozik, feltéve, hogy az alkalmazott osztályozási rendszer olyan járműjellemzőkön alapul, amelyek vagy szerepelnek a minden tagállamban használt járműdokumentációban, vagy pedig láthatóak;
34. »járműalcsoport«: az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 8. pontjában meghatározott »járműalcsoport«;
35. »járműcsoport«: az (EU) 2017/2400 rendelet I. mellékletének 1. táblázatában felsorolt járműcsoportok egyike;
36. »Y év beszámolási időszaka«: az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 3. pontjában meghatározott »Y év beszámolási időszaka«;
37. »kibocsátás-csökkentési pályagörbe« az Y év beszámolási időszaka és az adott járműalcsoport (sg) tekintetében, azaz ET_{Ysg} : az éves szén-dioxid-kibocsátás-csökkentési tényező ($R-ET_Y$) és a járműalcsoport (sg) szén-dioxid-referenciakibocsátásának (rCO_{2sg}) szorzata, azaz $ET_{Ysg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; az $Y \leq 2030$ évek tekintetében mind az $R-ET_{Y-t}$, mind az rCO_{2sg-t} az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 5.1. pontjával összhangban határozzák meg: az $Y > 2030$ évek tekintetében az $R-ET_Y$ értéke 0,70; az rCO_{2sg} -nak az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (2) bekezdésével összhangban elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal kiigazított értéke alkalmazandó az említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok alkalmazásának vonatkozó kezdőnapjait követően megkezdődő beszámolási időszakokra;
38. »járműcsoport szén-dioxid-referenciakibocsátása«:
- az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó járművek tekintetében az említett rendelet I. mellékletének 3. pontjában szereplő képlettel összhangban kiszámított összeg;
 - az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá nem tartozó járművek tekintetében az adott járműcsoportba tartozó járművek összes szén-dioxid-kibocsátásának átlagos értéke, amelyet az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (*****) megfelelően jelentenek be az első beszámolási időszak vonatkozásában, amely időszak azon dátum után indul, amikor az (EU) 2017/2400 rendelet 24. cikkével összhangban megtiltják az adott járműcsoportba tartozó olyan járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyek nem teljesítik az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkében említett kötelezettségeket;
39. »koncessziós szerződés«: a 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (*****) 5. cikkének 1. pontjának a) alpontjában meghatározott építési koncesszió vagy a b) alpontjában meghatározott szolgáltatási koncesszió;
40. »koncessziós úthasználati díj«: koncessziós szerződés keretében egy koncessziós jogosult által kivetett úthasználati díj;
41. »jelentősen módosított úthasználati-díj- vagy használati-díj-rendszer«: olyan úthasználati-díj- vagy használati-díj-rendszer, amely esetében a díjak módosítása a bevételeket az előző pénzügyi évhez képest várhatóan legalább 10 %-kal növeli, függetlenül a forgalmonövekedés hatásától, valamint a Bizottság (Eurostat) által közzétett uniós szintű harmonizált fogyasztói árindexben (HICP) – kivéve az energiát és a feldolgozatlan élelmiszereket illetően – bekövetkezett változások alapján mért infláció miatt végzett korrekciót követően.
- (2) Az (1) bekezdés 2. pontjának alkalmazásában:
- az építési költségek figyelembe veendő aránya semmiképpen sem haladhatja meg az infrastruktúra alkotórészei tervezési élettartamának fennálló idejéből – a 2008. június 10-én vagy, amennyiben az a későbbi, az új úthasználati-díj-rendszerek bevezetésének napján – még hátralévő rész arányát;
 - az infrastruktúra vagy az infrastrukturális fejlesztés költségei magukban foglalhatnak bármely egyedi, a zajártalom csökkentésére, innovatív technológiák bevezetésére vagy a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló kiadást és az infrastruktúra üzemeltetője által teljesített olyan tényleges kifizetéseket, amelyek objektív környezeti elemekhez kapcsolódnak, így például a talajszennyezés elleni védekezést szolgálják.

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

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

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

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

(****) A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete (2017. december 12.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és az 582/2011/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 349., 2017.12.29., 1. o.).

(*****) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019. 7. 25., 202. o.).

(******) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről HL L 173., 2018.7.9., 1. o.).

(******) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/23/EU irányelve (2014. február 26.) a koncessziós szerződésekről (HL L 94., 2014.3.24., 1. o.).”

3. A 7. és a 7a. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

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

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

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

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

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

a) a 7ca. cikk (3) bekezdésének, a 7ga. cikk (1) bekezdésének és a 7gb. cikk (2) bekezdésének alkalmazása technikailag nem lenne kivitelezhető az ilyen differenciálásnak az érintett úthasználatidíj-rendszerben való bevezetése céljából;

b) a 7ca. cikk (3) bekezdésének, a 7ga. cikk (1) bekezdésének és a 7gb. cikk (2) bekezdésének alkalmazása a leginkább szennyező járművek más útra tereléséhez vezetne, ami káros hatással lenne a közúti közlekedésbiztonságra és a közegészségre.

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

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

a) az úthasználó állampolgársága;

b) a fuvarozó letelepedési helye szerinti tagállam vagy harmadik ország;

c) a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam vagy harmadik ország; vagy

d) a közlekedési művelet kiindulási pontja vagy rendeltetési helye alapján.

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

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

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

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

a) a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) alapján a menetíró készülék felszerelése és alkalmazása alól mentesített nehézgépjárművek;

b) olyan, 3,5 tonnát meghaladó, de 7,5 tonnát el nem érő műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű nehéz tehergépjárművek, amelyeket a járművezető munkája során történő felhasználásra szánt anyagok, felszerelések vagy gépek szállítására, illetve kézműipari eljárással gyártott áruk leszállítására használnak, amennyiben a szállítást nem ellenszolgáltatás fejében végzik;

c) bármely jármű, amelyre teljesülnek a 6. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjában foglalt feltételek, vagy bármely olyan jármű, amely fogyatékosággal élő személyek tulajdonában van; és

d) azon kibocsátásmentes járművek, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb össztömege 4,25 tonna.

(10) ... [8 évvel ezen módosító irányelv hatálybalépésének napja után]-tól/-től a tagállamok nem vethetnek ki használati díjat a transzeurópai közlekedési törzshálózatokon közlekedő nehézgépjárművekre.

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

a) az ilyen díjból származó várható bevételhez, illetve előnyökhöz képest aránytalan mértékű adminisztratív terheket, beruházásokat és üzemeltetési költségeket vonna maga után, például az érintett útszakaszok rövidege vagy a viszonylag alacsony népsűrűség, illetve a viszonylag alacsony forgalom miatt; vagy

b) a forgalom átterelődését eredményezné, ami a közútbiztonság vagy a közegészség tekintetében kedvezőtlen hatásokkal járna.

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

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

(12) Amennyiben több tagállam a 8. cikkel összhangban közös használatidíj-rendszert alkalmaz, e tagállamok ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumát követő 10 év]-ig kiigazítják vagy megszüntetik a közös rendszert.

(13) A nehéz tehergépjárművek tekintetében valamely tagállam ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumát követő 5 év]-ig dönthet úgy, hogy csak olyan nehéz tehergépjárművekre alkalmaz úthasználati díjat vagy használati díjat, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb össz tömege legalább 12 tonna, ha megítélése szerint az úthasználati díjnak vagy a használati díjnak a 12 tonnánál kisebb tömegű nehéz tehergépjárművekre történő alkalmazása:

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

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

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

(15) ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumát követő 5 év]-ig a Bizottság értékeli ezen irányelvnek a könnyűgépjárművekre kivetett díjak tekintetében végzett végrehajtását és hatékonyságát.

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

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

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

7a. cikk

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

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

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

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

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

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

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

A ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátuma]-át/-ét megelőzően elfogadott használati díj-rendszereket illetően a tagállamok az egyenlő bánásmód elvének tiszteletben tartása mellett fenntarthatják az első albekezdésben megállapított határértékeket meghaladó díjtételeket, feltéve hogy azok az említett dátum előtt már hatályban voltak, és fenntarthatják a más használati időszakokra vonatkozó magasabb díjtételeket. Ugyanakkor a tagállamoknak meg kell felelniük az első albekezdésben meghatározott korlátoknak és a második albekezdésnek, amint valamely jelentősen módosított úthasználati díj- vagy használati díj-rendszer lép hatályba, de legkésőbb ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumát követő nyolc év]-ig.

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

(5) A Bizottság ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumát követő öt év]-ig értékeli, hogy műszaki és jogi szempontból megvalósítható-e a különböző könnyű haszongépjárművek differenciált kezelése annak alapján, hogy az érintett könnyű haszongépjármű fel van-e szerelve menetíró készülékkel. Ezen értékelés alapján a Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be ezen irányelv megfelelő módosítására.”

4. Az irányelv a következő cikkel egészül ki:

„7aa. cikk

(1) Azok a tagállamok, amelyek ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátuma] előtt a transzeurópai közlekedési törzshálózatokon vagy annak egy részén úthasználati díjakat alkalmaztak, valamennyi nehézgépjárműre vagy a nehézgépjárművek bizonyos típusaira vonatkozó kombinált díjszabási rendszert hozhatnak létre.

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

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

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

5. A 7b. és a 7c. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7b. cikk

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

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

7c. cikk

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

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

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

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

6. Az irányelv a következő cikkekkkel egészül ki:

„7ca. cikk

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

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

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

(3) ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumát követő négy év] -tól/-től a tagállamok a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés tekintetében külsőköltség-díjat alkalmaznak a nehézgépjárművekre a 7. cikk (1) bekezdésében említett, az úthasználatidő-fizetési kötelezettség alá eső hálózaton.

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

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

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

7cb. cikk

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

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

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

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

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

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

7. A 7d. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7d. cikk

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

8. Az irányelv a következő cikkel egészül ki:

„7da. cikk

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

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

(3) Az úthálózat bármely szakaszára bevezetett torlódási díjnak megkülönböztetésmentesen minden járműkategorira vonatkoznia kell, az V. mellékletben ismertetett standard ekvivalenciátényezőknél megfelelően. A tagállamok azonban dönthetnek úgy, hogy a közösségi közlekedés, a társadalmi-gazdasági fejlődés és a területi kohézió ösztönzése érdekében a minibuszokat és az autóbuszokat részben vagy egészben mentesítik a torlódási díj megfizetésének kötelezettsége alól. E bekezdés alkalmazásában a lakóautók a műszakilag megengedett legnagyobb össztömegüktől függetlenül nem tekinthetők autóbuszoknak.

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

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

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

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

9. A 7e. cikk (1) és (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

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

10. A 7f. és a 7g. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7f. cikk

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

a) a felárból származó bevételt a közlekedési szolgáltatások fejlesztésének finanszírozására vagy a transzeurópai közlekedési törzshálózat olyan közlekedési infrastruktúrájának építésére vagy karbantartására használják fel, amely közvetlenül hozzájárul a torlódás vagy a környezeti kár enyhítéséhez, és amely ugyanazon a közlekedési folyosón helyezkedik el, mint az az útszakasz, amelyre a felár alkalmazásra kerül;

b) a felár összege nem haladja meg az ezen irányelv 7b. cikke (1) bekezdésének és a 7e. cikkének megfelelően kiszámított, súlyozott átlagos infrastruktúradíj 15 %-át, kivéve, ha a befolyt bevételt az 1315/2013/EU rendelet IV. fejezetének megfelelően meghatározott törzshálózati folyosók határokön átnyúló szakaszainak finanszírozására fordítják, amely esetben a felár nem haladhatja meg az említett, súlyozott átlagos infrastruktúradíj 25 %-át; vagy ha ugyanazon a folyosón két vagy több tagállam felárat alkalmaz, amely esetben ez a felár meghaladhatja az említett, súlyozott átlagos infrastruktúradíj 25 %-át, de nem haladhatja meg az 50 %-át, amennyiben azzal minden olyan tagállam egyetért, amely része az adott folyosónak és amely szomszédos azokkal a tagállamokkal, amelyek területén a folyosónak az alkalmazandó felár hatálya alá tartozó szakasza fekszik;

c) a felár alkalmazása nem vezet tisztességtelen bánásmódhoz a kereskedelmi forgalmat illetően más úthasználókkal szemben;

d) a felár bevezetését megelőzően a Bizottságnak megküldik a felár alkalmazásának pontos helyét, és az a) pontban említett közlekedési infrastruktúra vagy közlekedési szolgáltatások finanszírozásáról meghozott határozatra vonatkozó bizonyítékot;

e) a felár alkalmazásának időtartamát előre meghatározzák és behatárolják, és ez az időtartam a várt keletkező bevétel tekintetében összhangban van a felár bevételeiből társfinanszírozni kívánt projektek pénzügyi tervével és költség-haszon elemzésével.

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

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

(4) Miután megkapta a felárat bevezetni kívánó tagállamtól a szükséges információkat, a Bizottság ezen információkat hozzáférhetővé teszi a 9c. cikkben említett bizottság tagjai számára. Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bevezetni kívánt felár nem felel meg az e cikk (1) bekezdésében előírt feltételeknek, vagy egy vagy több peremterület gazdasági fejlődésére jelentős negatív hatást fog gyakorolni, végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az érintett tagállam által benyújtott díjmegállapítási tervek elutasítása vagy módosítása céljából. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9c. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

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

7g. cikk

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

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

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

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

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

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

A Bizottságot értesíteni kell minden ilyen eltérésről vagy mentességről.

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

11. Az irányelv a következő cikkel egészül ki:

„7ga. cikk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7gb. cikk

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

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

a) az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletnek (*) megfelelően meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátásuk nulla, vagy pedig az alábbi szintek alatt van:

- i. a 2021–2024-es időszakban az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet (**) I. melléklete A. részének 6. pontjával és B. részének 6. pontjával összhangban meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek;
- ii. a 2025–2029-es időszakban az (EU) 2019/631 rendelet I. melléklete A. részének 6.1.1. pontjával és B. részének 6.1.1. pontjával összhangban meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek;
- iii. a 2030-tól kezdődő időszakban az (EU) 2019/631 rendelet I. melléklete A. részének 6.1.2. pontjával és B. részének 6.1.2. pontjával összhangban meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek;

b) az (EU) 2017/1151 rendeletnek megfelelően meghatározott szennyezőanyag-kibocsátásuk megfelel az ezen irányelv VII. mellékletében foglalt táblázatban meghatározott értékeknek. A tagállamok az ezen irányelv VII. mellékletében említett, a kibocsátásmentes járművekre vonatkozó csökkentést az említett mellékletben foglalt egyéb kibocsátási teljesítménykategóriákra vonatkozó csökkentés érvényesítése nélkül is alkalmazhatják.

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

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

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

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

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

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

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

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

12. A 7h. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a bevezető szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállam az új vagy jelentősen módosított infrastruktúradíjat magában foglaló úthasználatidj-rendszer bevezetését megelőzően legalább hat hónappal megküldi a Bizottságnak;”

ii. az a) pont a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„— adott esetben egyértelmű információkat az elektronikus útdíjszedési rendszer főbb jellemzőiről, köztük az interoperabilitásról;”

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

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

c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

d) a (4) bekezdést el kell hagyni.

13. A 7i. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés b) és c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) ezeknek a kedvezményeknek vagy díjcsökkentéseknek tükrözniük kell azt a tényleges megtakarítást az adminisztrációs költségek terén, amelyet az alkalmi úthasználókhoz képest a gyakori úthasználók kezelése jelent;

c) a díjcsökkentések mértéke nem haladhatja meg a kedvezményre vagy díjcsökkentésre nem jogosult, azonos típusú járművek által fizetendő infrastruktúradíj összegének 13 %-át.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

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

c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

14. A 7j. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Az úthasználati díjakat és a használati díjakat oly módon kell alkalmazni 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 az úthasználók az úthasználati díjakat és használati díjakat legalább elektronikusan, a határon vagy a nagyobb értékesítési pontokon, az általánosan elfogadott fizetési eszközökkel – mind az alkalmazó tagállam területén belül, mind azon kívül – a nap 24 órájában megfizethessék. A tagállamok nem kötelesek fizikai értékesítési pontokat létesíteni.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

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

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

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

c) a (3) és a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

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

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

15. A 7k. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7k. cikk

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

16. A 8. cikk a következőképpen módosul:

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

„a) a közös használati díj megfizetése biztosítja a részt vevő tagállamok által a 7. cikk (1) és (2) bekezdésének megfelelően meghatározott hálózathoz való hozzáférés lehetőségét;

b) a részt vevő tagállamok a közös használatidíj-tételeket a 7a. cikkben említett maximális értékeket meg nem haladó szinten állapítják meg;”

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az e cikk (1) bekezdésében említett közös használatidíj-rendszer esetében a differenciálás alkalmazásának a 7. cikk (1) bekezdésének második és harmadik albekezdésében említett legkésőbbi kezdőnapja ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumát követő három év]-ig, vagy ha a szén-dioxid-referenciakibocsátások közzétételére ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátuma] után kerül sor, a szén-dioxid-referenciakibocsátások közzétételétől számított három év elteltéig meghosszabbodik;”

17. A 9. cikk a következőképpen módosul:

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

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

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

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

Ezen díjakat megkülönböztetésmentes alapon kell alkalmazni;”

b) a (2) bekezdés második albekezdését el kell hagyni.

18. A 9c. cikk a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

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

19. A 9d. és 9e. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9d. cikk

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

A 7cb. cikk (4) bekezdésében említett körülmények mellett a Bizottság a 9e. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el ezen irányelvnek a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltség-díj IIIc. mellékletben meghatározott referenciaértékei tekintetében való módosítása céljából, figyelembe véve a közúti közlekedésben használt üzemanyagokra az Unióban alkalmazott tényleges szén-dioxid-árakat. Az ilyen módosításoknak annak biztosítására kell korlátozódnuk, hogy a szén-dioxid-kibocsátásért felszámított külsőköltség-díjak mértéke ne haladja meg az e külső költségek internalizálásához szükséges mértéket.

9e. cikk

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

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

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

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

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

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

(*) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.;

20. A 9f. és a 9g. cikket el kell hagyni;

21. A 10a. és a 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10a. cikk

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

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

(2) A Bizottság az (1) bekezdésben említett kiigazított összegeket ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumától számított két év utáni év] március 31-ig közzéteszi az Európai Unió Hivatalos Lapjában. A kiigazított összegek a közzétételt követő hónap első napján lépnek hatályba.

11. cikk

(1) A tagállamok ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumától számított három év]-ig, azt követően pedig ötévente összesített formában jelentést tesznek közzé a területükön kivetett úthasználati díjakról és használati díjakról.

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

- a) a közúti infrastruktúra használata tekintetében, azaz az érintett hálózatok és járműkategóriák vonatkozásában fizetendő díjak alakulása, beleértve a 7., a 7c. vagy a 7gb. cikk szerinti mentességeket is;
- b) az infrastruktúradíjaknak vagy használati díjaknak a járműkategória és a nehézgépjármű típusa szerinti differenciálása;
- c) az infrastruktúradíjaknak vagy a használati díjaknak a járművek környezeti teljesítménye szerinti differenciálása a 7 g., a 7 ga. vagy a 7gb. cikk alapján;
- d) adott esetben az infrastruktúradíjaknak a napszak, naptípus vagy évszak szerinti differenciálása a 7g. cikk (1) bekezdése alapján;
- e) a járműosztályok, az úttípusok és az időszakok minden egyes kombinációjára kiszabott külső költség-díj;
- f) a súlyozott átlagos infrastruktúradíj és az infrastruktúradíjból származó összbevétel;
- g) a külső költség-díjakból származó összbevétel;
- h) a torlódási díjakból származó összbevétel járműkategóriánként;
- i) a felárakon keresztül beszedett összbevétel, és az, hogy mely útszakaszokra vetették ki a felárakat;
- j) az úthasználati díjakból vagy használati díjakból, vagy adott esetben mindkettőből származó összbevétel;
- k) az ezen irányelv alkalmazása által generált bevételek felhasználása, és az, hogy ez hogyan tette lehetővé a tagállamok számára a 9. cikk (2) bekezdésében említett célok teljesítését, vagy amennyiben az ilyen bevételeket az általános költségvetéshez rendelik, tájékoztatás a közúti közlekedési infrastruktúrára és a fenntartható közlekedési projektekre fordított kiadások mértékéről; valamint
- l) a különböző kibocsátási osztályokba tartozó járművek részarányának alakulása az úthasználati díj-köteles utakon.

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

22. A mellékletek a következőképpen módosulnak:

- a) A 0., a II., a III., a IIIa., a IIIb. és a IV. melléklet ezen irányelv mellékletének 1., 2., 3., 4., 5. és 7. pontjával összhangban módosul.
- b) Az 1999/62/EK irányelv kiegészül – annak IIIc., V., VI. és VII. mellékleteként – az ezen irányelv mellékletének 6. és 8. pontjában foglalt szöveggel.

2. cikk

Az 1999/37/EK irányelv módosításai

Az 1999/37/EK irányelv I. melléklete a következőképpen módosul:

1. A II. fejezet 6. pontjának (V.7.) helyébe a következő szöveg lép:

„(V.7.) szén-dioxid- (g/km-ben) vagy fajlagos szén-dioxid-kibocsátás, amennyiben a nehéz tehergépjárművek (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet (*) VIII. mellékletének függelékében meghatározott megfelelőségi nyilatkozatának 49.5. rovatában vagy az említett rendelet III. mellékletének 1. függelékében meghatározott egyedijármű-bizonyítvány 49.5. rovatában fel van tüntetve,

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

2. A szöveg a következő ponttal egészül ki:

„(V.10) az első nyilvántartásba vételkor az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 7ga. cikke (2) bekezdésének megfelelően a nehézgépjárművek tekintetében meghatározott szén-dioxid-kibocsátási osztály.

(*) Az Európai Parlament és Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187, 1999.7.20., 42. o.)”

3. cikk

Az (EU) 2019/520 irányelv módosításai

Az (EU) 2019/520 irányelv I. melléklete „A 23. cikk (1) bekezdésének megfelelően végrehajtott automatizált keresés eredményeként megadott adatelemek” című szakaszának „A járművekre vonatkozó adatok” című I. részében a táblázat helyébe a következő szöveg lép:

„I. Rész Járművekre vonatkozó adatok

Tétel	K/V ⁽¹⁾	Megjegyzések
Forgalmi rendszám	K	
Alvázsám/jármű-azonosító szám (VIN)	K	
A nyilvántartás helye szerinti tagállam	K	
Gyártmány	K	(D.1 ⁽²⁾) pl. Ford, Opel, Renault
A jármű kereskedelmi típusa	K	(D.3) pl. Focus, Astra, Megane
Uniós járműkategória-kód	K	(J) pl. segédmotoros kerékpár, motorkerékpár, személygépjármű
Euro kibocsátási osztály	K	pl. Euro 4, Euro 6
Szén-dioxid-kibocsátási osztály	O	nehézgépjárművek esetében
Az átsorolás időpontja	O	nehézgépjárművek esetében
Szén-dioxid-kibocsátás g/tkm-ben	O	nehézgépjárművek esetében
A jármű műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege	M	

⁽¹⁾ K = kötelező, amennyiben az adat a nemzeti nyilvántartásban rendelkezésre áll, V = választható.

⁽²⁾ Harmonizált uniós kód, lásd az 1999/37/EK tanácsi irányelvet.”

4. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumát követő két év]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

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.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

5. cikk

Hatálybalépés

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

6. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

MELLÉKLET

1. Az 1999/62/EK irányelv 0. mellékletének 3. pontja a következő táblázattal egészül ki:

„Euro VI kibocsátási határértékek

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

Megjegyzés:

PI= szikragyújtás.

CI = kompressziós gyújtás.

⁽¹⁾ Az NO_x határértékeken belül az NO₂ megengedett szintje későbbi szakaszban is megállapítható.”

2. Az 1999/62/EK irányelv II. melléklete a következőképpen módosul:

„II. MELLÉKLET

A 7a. CIKK (2) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT MAXIMÁLIS HASZNÁLATI DÍJAK, ADMINISZTRÁCIÓS KÖLTSÉGEKKEL EGYÜTT, EURÓBAN

Éves

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

Havi, heti és napi

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

3. Az 1999/62/EK irányelv III. melléklete a következőképpen módosul:

a) a 2.1. pont hatodik franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

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

(*) Az ekvivalenciafaktorok alkalmazása során a tagállamok az elvégzett útépitést időszakos alapon vagy a hosszú élettcikluson alapuló szemlélet felhasználásával vehetik figyelembe.”;

b) a 2.2. pont második franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

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

c) a 4. pont címe helyébe a következő szöveg lép:

„4. A nehézgépjármű-forgalom részaránya, ekvivalenciafaktorok és korrekciós mechanizmus”;

d) a 4. pont első franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

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

4. Az 1999/62/EK irányelv IIIa. mellékletének helyébe a következő szöveg lép:

„IIIa. MELLÉKLET

A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI

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

1. Az érintett közúthálózatrészek

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

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

... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumát követő négy év]-tól/-től, ha egy tagállam az úthasználatdíj-köteles úthálózatának meghatározott szakaszaira nem kíván külsőköltség-díjat kivetni a levegőszennyezésért, ezeket a meghatározott szakaszokat szintén ilyen elemzés alapján választja ki.

2. Az érintett járművek, utak és időszak

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

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

A közutak külvárosi utakként (beleértve az autópályákat is) vagy településeket összekötő utakként (beleértve az autópályákat is) történő osztályozásának, valamint az egyes időszakok meghatározásának olyan objektív kritériumokon kell alapulnia, amelyek a közút és a közút környezete szennyezéssel szembeni kitettségének szintjével állnak összefüggésben, így például figyelembe kell venni a népsűrűséget, a levegőszennyezés (különösen a PM₁₀ és az NO₂) éves mediánját, és (a PM₁₀ esetében) a napok és (az NO₂ esetében) az órák számát, amelyek alatt a szennyezés mértéke meghaladja a 2008/50/EK irányelvben meghatározott értékhatárokat. Az alkalmazott kritériumokat a tájékoztatásban meg kell jelölni.

3. A díj összege

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

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

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

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

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

4. Külsőköltség-elemek

4.1. A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége

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

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

ahol:

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

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

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

4.2. A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége

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

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

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

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

ahol:

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

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

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

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

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

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

4.3. A közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás költsége

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

- a kibocsátási célérték megválasztása;
- a kibocsátásmérséklési lehetőségekre vonatkozó becslés;
- alapkibocsátásokra vonatkozó becslés;
- kockázat- és veszteségkerülés;
- részvények súlyozása.

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

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

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

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

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

5. Az 1999/62/EK irányelv IIIb. mellékletének helyébe a következő szöveg lép:

„IIIb. MELLÉKLET

A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ REFERENCIAÉRTÉKEI

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

1. táblázat

A nehéz tehergépjárművekre vonatkozó külsőköltség-díjak referenciaértékei

Járműosztály	eurocent/járműkilométer	Külvárosi ⁽¹⁾	Településeket összekötő ⁽²⁾
Kevesebb mint 12 tonna műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy két tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4

Járműosztály	eurocent/járműkilométer	Külvárosi ⁽¹⁾	Településeket összekötő ⁽²⁾
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Az Euro VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is	2,0	0,3
12 és 18 tonna közötti műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy három tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Az Euro VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is	2,3	0,3
18 és 32 tonna közötti műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy négy tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Az Euro VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is	2,5	0,3
32 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű vagy 5 vagy több tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5

Járműosztály	eurocent/járműkilométer	Külvárosi ⁽¹⁾	Településeket összekötő ⁽²⁾
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Az Euro VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is	2,8	0,3

⁽¹⁾ A »külvárosi« a 150 és 900 fő/km² népsűrűségű területeket jelöli (300 fő/km² medián népsűrűség).

⁽²⁾ A »településeket összekötő« a 150 fő/km²-nél alacsonyabb népsűrűségű területeket jelöli.

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

6. Az 1999/62/EK irányelv a következő melléklettel egészül ki:

„IIIc. MELLÉKLET

A SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSOKRA VONATKOZÓ KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJAK REFERENCIAÉRTÉKEI

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

1. táblázat

A nehéz tehergépjárművekre vonatkozó, a szén-dioxid-kibocsátásokkal összefüggő külsőköltség-díjak referenciaértékei

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

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

7. Az 1999/62/EK irányelv IV. mellékletében a „Járműszerelvények (csuklós járművek és közúti vontatók)” című táblázat helyébe a következő szöveg lép:

„Járműszerelvények (csuklós járművek és közúti vontatók)

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

Légrugós vagy azzal egyenértékű tengelyfelfüggesztés		Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek		Károsodási osztály
Tengelyek száma és műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		Tengelyek száma és műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		
Legalább	Kevesebb mint	Legalább	Kevesebb mint	
2 + 4 tengelyes				II.
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
3 + 1 tengelyes				II.
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III.
3 + 2 tengelyes				II.
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
		40	44	
40	44			
3 + 3 tengelyes				
36	38	36	38	I.
38	40			
		38	40	II.
40	44	40	44	
7 tengelyes				
40	50	40	50	II.
50	60	50	60	III.
60		60		
Legalább 8 tengelyes				
40	50	40	50	I.
50	60	50	60	II.
60		60		III.”

8. Az 1999/62/EK irányelv a következő mellékletekkel egészül ki:

„V. MELLÉKLET

A TORLÓDÁSI DÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI

Ez a melléklet meghatározza a torlódási díj kivetésének minimumkövetelményeit.

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

A tagállamok pontosan meghatározzák a következőket:

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

1. táblázat

A hálózat útjainak az a) pontban meghatározott »nagyvárosi« és »nem nagyvárosi« kategóriák szerinti osztályozásának kritériumai

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

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

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

2. táblázat

Ekvivalenciafaktorok az egyes járműkategóriákra vonatkozó torlódási díjak díjszabása arányának meghatározásához

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

2. A díj összege

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

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

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

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

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

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

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

3. Nyomon követés

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

„VI. MELLÉKLET

A TORLÓDÁSI DÍJ REFERENCIAÉRTÉKEI

E mellékletben meghatározásra kerülnek a torlódási díj referenciaértékei.

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

Táblázat

A könnyűgépjárművekre vonatkozó torlódási díjak referenciaértékei

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

„VII. MELLÉKLET

KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTÉSI TELJESÍTMÉNY

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

Táblázat

A szennyező anyagokra vonatkozó kibocsátáscsökkentési kritériumok könnyűgépjárművek esetében

Úthasználati díjak és használati díjak	5–15 %-kal a legmagasabb érték alatt	15–25 %-kal a legmagasabb érték alatt	25–35 %-kal a legmagasabb érték alatt	Legfeljebb 75 %-kal a legmagasabb érték alatt
Kibocsátáscsökkentési teljesítmény	Euro-6d-temp-x ⁽¹⁾	Euro-6d-x ⁽¹⁾	A szennyezőanyag-kibocsátásra ⁽²⁾ vonatkozóan bejelentett maximális RDE-értékek < a vonatkozó kibocsátási határértékek 80 %-a	Kibocsátásmentes járművek

⁽¹⁾ ahol x lehet üres vagy az alábbiak egyike (EVAP, EVAP-ISC, ISC vagy ISC-FCM)

⁽²⁾ mind az NO_x-re, mind pedig a PN-re vonatkozóan, az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet (*) VIII. mellékletének függeléke szerinti megfelelőségi nyilatkozat 48.2. pontjában bejelentett adatok alapján.

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

A Tanács indokolása: A Tanács (EU) 37/2021 álláspontja első olvasatban az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából

(2021/C 499/02)

I. BEVEZETÉS

1. Az Európai Bizottság a fent említett javaslatot 2017. június 1-jén, az első mobilitási csomag részeként nyújtotta be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
2. Ez a javaslat annak érdekében módosítja a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvet ⁽¹⁾ (a továbbiakban: az 1999/62/EK irányelv), hogy kezelni lehessen az üvegházhatásúgáz-kibocsátásokkal, a közúti infrastruktúra finanszírozásával és a torlódásokkal kapcsolatos problémákat.
3. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki az e javaslatért felelős bizottságnak, a 8. parlamenti ciklusra pedig Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy-t (SD, FR) nevezte ki előadónak.
4. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2017. október 18-án tartott 529. plenáris ülésén fogadta el véleményét a javaslatról, a Régiók Európai Bizottsága pedig a 2018. február 1-jén tartott 127. plenáris ülésén.
5. Az Európai Parlament 2018. október 25-én elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját.
6. A 2019. évi parlamenti választásokat követően Giuseppe Ferrandinót jelölték ki előadónak a 9. parlamenti ciklusra.
7. A TRAN bizottság 2019. szeptember 24-én határozatot fogadott el a nem hivatalos politikai háromoldalú egyeztetéseknek az Európai Parlament első olvasatban elfogadott álláspontja alapján történő megkezdéséről.
8. A Tanácsban a szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. június 1-jén kezdte meg munkáját a javaslat általános ismertetésének meghallgatásával, 2017. június 21-én pedig a hatásvizsgálatot elemezte.
9. A Tanács (TTE, Közlekedés) 2017. december 5-én tartotta első irányadó vitáját a javaslatról ⁽²⁾.
10. Azóta a javaslatot több alkalommal megvitatják, és részletekbe menő munkára került sor.
11. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2020. december 18-án jóváhagyta a 13827/20 dokumentum mellékletében foglalt megbízást, amely lehetővé tette a tárgyalások megkezdését az Európai Parlamenttel.
12. 2021 januárja és júniusa között jelentős számú ülést tartottak a szárazföldi közlekedési munkacsoport és az Állandó Képviselők Bizottsága szintjén a tárgyalások előkészítése és nyomon követése céljából.
13. Az Európai Parlamenttel három alkalommal, 2021. január 29-én, március 23-án és június 15-én tartott nem hivatalos politikai háromoldalú egyeztetés, és az azokat kísérő számos szakértői megbeszélés lehetővé tette a társjogalkotók számára, hogy csökkentsék az álláspontjaik közötti szakadékot, és így politikai megállapodásra jussanak.

⁽¹⁾ HL L 187., 1999.7.20., 42. o.

⁽²⁾ Lásd a 14426/17 dokumentumot.

14. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2021. június 30-án megállapodás elérése céljából elemezte az ideiglenes kompromisszumos szöveget ⁽³⁾.
15. Az Európai Parlament TRAN bizottságának elnöke 2021. július 14-én levelet ⁽⁴⁾ intézett az Állandó Képviselők Bizottságának elnökéhez, amelyben jelezte, hogy amennyiben a Tanács az említett levélhez csatolt szövegnek megfelelően fogadja el első olvasatbeli álláspontját, javasolni fogja a TRAN bizottság tagjainak, majd a plenáris ülésnek, hogy – a jogász-nyelvész ellenőrzést követően – az Európai Parlament második olvasata során módosítás nélkül fogadják el a Tanács álláspontját.
16. A Tanács 2021. november 9-én elfogadta a javaslatról első olvasatban kialakított álláspontját, a 10542/21 dokumentumban szereplő formában.

II. CÉL

17. Az 1999/62/EK irányelvnek az Európai Bizottság javaslatában szereplő módosításai a közúti közlekedés dekarbonizációjának előmozdítására irányultak. A módosítások az alábbiakra összpontosítottak:
 - a díjszabási szabályok hatályának kiterjesztése az autóbuszokra, a 3,5 és 12 tonna közötti tömegű tehergépjárművekre és bizonyos mértékig a könnyűgépjárművekre, beleértve a személygépkocsikat is,
 - az időalapú használati díjak (az úgynevezett „matricák”) fokozatos megszüntetése a nehézgépjárművek és a könnyűgépjárművek esetében,
 - a külsőköltség-díj kötelező alkalmazása a nehézgépjárművekre a hálózat azon részein, ahol az ilyen járművek által okozott környezeti károk jelentősek lennének, valamint az ilyen díjak kivetésére vonatkozó követelmények felülvizsgálata,
 - az útdíjaknak a CO₂-kibocsátás alapján történő differenciálása az Euro kibocsátási osztályozás helyett, és
 - a torlódási díjakból származó bevételeknek vagy az e bevételek pénzügyi értékével megegyező összegnek a torlódásokkal kapcsolatos probléma kezelésére való allokálása.

III. A TANÁCS ELSŐ OLVASATBAN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONTJÁNAK ELEMZÉSE

A. Általános megjegyzések

18. A Tanács által 2021. november 9-én megerősített kompromisszumos szöveg teljes mértékben tükrözi a társjogalkotók között létrejött politikai megállapodást. Megtartja az Európai Bizottság javaslatának fő célkitűzéseit is, és egyúttal egyensúlyt teremt az Európai Parlament által annak első olvasata során elfogadott legfontosabb módosítások és a Tanács megbízása között.
19. Az Európai Parlament első olvasatban mintegy 130 módosítást fogadott el, amelyeket a szárazföldi közlekedési munkacsoport szintjén több alkalommal elemeztek. A két társjogalkotó álláspontja kezdettől fogva jelentősen eltérőnek tűnt számos rendelkezés, köztük a legvitatottabb rendelkezések, például a használati díjak fokozatos megszüntetése tekintetében. Mindazonáltal – a politikai és szakértői szinten egyaránt intenzíven folytatott tárgyalásokat követően – végül sikerült közeledést elérni a két társjogalkotó között.

B. A legfontosabb kérdések

20. Az Európai Bizottság javaslatán végzett módosítások összességében tiszteletben tartják a javaslat átfogó céljait, amelyek arra irányulnak hogy:
 - erősödjön a „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvek alkalmazása,
 - biztosított legyen a megfelelő hozzájárulás a közúti infrastruktúra finanszírozásához,
 - kezeljék a torlódások problémáját,
 - ösztönözzék a közlekedés dekarbonizációját, és
 - hozzájáruljanak az éghajlat-politikai célkitűzések eléréséhez.

⁽³⁾ Lásd a 9960/21 és a 9960/21 COR 1 dokumentumot.

⁽⁴⁾ Lásd az IM 010110 2021 dokumentumot. Felhívjuk a figyelmet, hogy a Covid19-világjárvány miatt a levél papíralapú változatát nem küldték el postai úton.

21. A társjogalkotók ugyanakkor megteremtették a megfelelő egyensúlyt a fenti célokkal kapcsolatos ambíciószint, valamint aközött, hogy biztosítani kell, hogy a szabályozási keretet az ágazat szereplői és a hatóságok könnyen tudják alkalmazni, és az elegendő rugalmasságot kínálja a tagállamoknak arra, hogy indokolatlan adminisztratív terhek létrehozása nélkül megválaszthassák a számukra legmegfelelőbb díjszabási rendszereket.
22. A főbb változtatások az Európai Bizottság eredeti javaslatához képest a következőképpen foglalhatók össze:
- a) a 2. cikkben található fogalommeghatározások jegyzéke bővült: új fogalommeghatározásokkal egészült ki (pl. a lakóautó, a kisteherautó és a kibocsátásmentes járművek meghatározásával), egyes meglévő fogalommeghatározások pedig egyértelműbbé vagy konkrétábbá váltak (pl. a nehézgépjármű, a könnyűgépjármű és a jelentősen módosított úthasználatidj- vagy használatidj-rendszer fogalmának meghatározása);
- b) az általános díjszabási elveket meghatározó fő rendelkezés, a 7. cikk a következőképp módosult:
- a járművekre – legyenek akár könnyű-, akár nehézgépjárművek, akár az e kategóriákba tartozó más járműtípusok – egymástól függetlenül lehet díjat kiszabni. Ha azonban egy tagállam a személygépkocsikra díjat vet ki, a könnyű hasznongépjárművekre is ugyanolyan vagy magasabb díjat kell kiszabnia,
 - A tagállamok dönthetnek úgy, hogy fenntartják a meglévő koncessziós szerződésekkel kialakított helyzetet, és a szerződés megújításáig, illetve az úthasználatidj- vagy használatidj-rendszer jelentős módosításáig nem alkalmazzák az új díjszabási szabályokat,
 - a tagállamok bizonyos esetekben (pl. azon kibocsátásmentes járművek esetében, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb össz tömege legfeljebb 4,25 tonna) megállapíthatnak csökkentett mértékű úthasználati díjakat vagy használati díjakat, illetve mentességet adhatnak az úthasználati díjak vagy használati díjak fizetésére vonatkozó kötelezettség alól,
 - a használati díjak az irányelv hatálybalépését követő nyolc éven belül fokozatosan kivezetésre kerülnek a transzeurópai közlekedési törzshálózaton közlekedő nehézgépjárművek esetében. A használati díjakra vonatkozó közös rendszert (pl. például az Euromatrica-megállapodást) alkalmazó tagállamoknak ugyanakkor két további év áll rendelkezésére ahhoz, hogy e rendszert kiigazítsák vagy megszüntessék. A fokozatos megszüntetésre vonatkozó általános elvtől eltérve, kellően indokolt esetben lehetőség van mentesítések alkalmazására, miután az érintett tagállam értesítette a Bizottságot az adott rendszerről,
 - a cikk (a 7a. cikkel együtt) immár két, a felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezést tartalmaz, lehetővé téve a Bizottság számára, hogy értékelje az irányelv végrehajtását és hatékonyságát a könnyűgépjárművekre kivetett díjak tekintetében, illetve azt, hogy műszaki és jogi szempontból megvalósítható-e a különböző könnyű hasznongépjárművek differenciált kezelése;
- c) a 7aa. cikk új rendelkezés, amely az ún. kombinált díjszabási rendszert határozza meg. E cikk értelmében azok a tagállamok, amelyek az irányelv hatálybalépését megelőzően a transzeurópai közlekedési törzshálózaton vagy annak egy részén úthasználati díjakat alkalmaznak, valamennyi nehézgépjárműre vagy a nehézgépjárművek bizonyos típusaira vonatkozó kombinált díjszabási rendszert hozhatnak létre. E rendszeren belül a használati díjakat a jármű szén-dioxid-kibocsátása és Euro kibocsátási osztálya szerint differenciálni kell;
- d) a 7a. cikkben kismértékben változtak a személygépkocsikra alkalmazandó használati díjakra vonatkozó arányok. E rendelkezés értelmében továbbá a következő időtartamokra is lehetővé kell tenni az infrastruktúra használatát: egy nap, egy hét és/vagy tíz nap. A tagállamok ugyanakkor a napi használati díj alkalmazását az átmenő forgalomra korlátozhatják. Amennyiben a tagállamok a könnyű hasznongépjárművekre más használatidj-tételeket állapítanak meg, mint a személygépkocsikra, úgy a könnyű hasznongépjárművekre a személygépkocsikénál magasabb használatidj-tételeket kell megállapítaniuk;
- e) a nehézgépjárművek esetében a külső költségek internalizálását illetően a 7ca. cikk és a 7cb. cikk alapján – egy négyéves átmeneti időszakot követően – immár kötelező a levegőszennyezés tekintetében külsőköltség-díjat alkalmazni az úthasználatidj-fizetési kötelezettség alá eső utakon. A tagállamoknak ugyanakkor – a Bizottságnak küldött értesítést követően – lehetőségük van arra, hogy ne alkalmazzák a levegőszennyezés tekintetében kivetendő külsőköltség-díjat, amennyiben olyan nem szándékolt következményekkel kellene számolniuk, mint a forgalom más utakra terelődése. Ez a kötelező díjkivetés nem sérti a tagállamok azon döntését, hogy a szén-dioxid-kibocsátásra ettől függetlenül külsőköltség-díjat alkalmazzanak. A Bizottságnak ugyanakkor lehetősége lesz értékelni a külsőköltség-díjak szén-dioxid-kibocsátással kapcsolatos kiszabásának végrehajtását és hatékonyságát;

f) az opcionális díjakat illetően:

- a 7da. cikkben immár szerepel, hogy az (opcionális) torlódási díjakból származó bevételeket vagy az ezek pénzügyi értékével megegyező összeget a torlódás problémájának kezelésére vagy általában véve a fenntartható közlekedés és mobilitás fejlesztésére kell fordítani. Abban az esetben, ha a tagállamok ezeket a bevételeket az általános költségvetéshez rendelik, úgy kell tekinteni, hogy teljesítették a kötelezettségüket, amennyiben a torlódási díjakból származó bevétellel megegyező értékben a torlódás problémájának kezelését vagy általában véve a fenntartható közlekedés és mobilitás fejlesztését célzó pénzügyi támogatási politikákat hajtanak végre, és
- a 7f. cikk immár úgy rendelkezik, hogy ha két vagy több tagállam úgy dönt, hogy ugyanazon a folyosón alkalmaznak felárat, ez a felár meghaladhatja a 25 %-ot (de az 50 %-ot nem), de csak amennyiben azzal minden olyan tagállam egyetért, amely része az adott folyosónak és amely szomszédos azokkal a tagállamokkal, amelyek területén a folyosónak az a szakasza fekszik, amelyen a felárat alkalmazzák;

g) a járműveknek a szén-dioxid-kibocsátás és a környezeti teljesítmény alapján történő differenciálását illetően:

- az új 7ga. cikk az éghajlat-politikai célokkal összhangban felveszi a szén-dioxid-kibocsátást azon költségek sorába, amelyek alapján díjat lehet kivetni. E cikk értelmében a tagállamoknak a szén-dioxid-kibocsátás alapján kell differenciálniuk a nehézgépjárművekre kivetendő infrastruktúradíjakat és használati díjakat. A rendszert kezdetben csak a legnagyobb tehergépjárművekre kell alkalmazni, de azt fokozatosan ki kell terjeszteni a nehézgépjárművek más típusaira is, továbbá a rendszert rendszeresen ki kell igazítani a műszaki fejlődés alapján. A tagállamok számára lehetséges lesz továbbá, hogy preferenciális elbánásban részesítsék a kibocsátásmentes járműveket annak érdekében, hogy ösztönözzék a maguk nemében legjobb járművek vásárlását. Az új rendelkezés ugyanakkor biztosítékokat tartalmaz a hibrid járművek kettős jutalmazásának, valamint a más uniós szén-dioxid-árazási intézkedésekkel esetlegesen kialakuló átfedéseknek az elkerülése érdekében, és
- a 7gb. cikk immár mérlegelési jogkört biztosít a tagállamok számára azzal kapcsolatban, hogy a könnyűgépjárművekre alkalmazandó úthasználati díjakat és használati díjakat a járművek környezeti teljesítménye szerint differenciálják. A rendelkezés ugyanakkor 2026. január 1-jétől – az úthasználatidíj- és használatidíj-fizetési kötelezettség alá eső utakon, és amennyiben az technikailag megvalósítható – előírja a kisteherautókra és a minibuszokra vonatkozó úthasználati díjaknak és a rájuk vonatkozó használati díjak éves mértékének a jármű környezeti teljesítménye szerinti kötelező differenciálását;

h) a 11. cikk kiigazításra került egyrészt a tagállamok által összesített formában közzéteendő jelentésben közzéteendő információk típusát, másrészt e jelentés közzétételének gyakoriságát illetően (a jelentést az irányelv hatálybalépését követően három évvel, majd ezt követően ötévente kell elkészíteni);

i) a módosító irányelv 4. cikke kétéves átültetési időszakot határoz meg; és

j) a mellékletek módosításra kerültek a következők tekintetében: az úthasználati díjak maximális összege, a külsőköltség-díj kivetésének minimumkövetelményei és referenciaértékei, a torlódási díj kivetésének minimumkövetelményei és referenciaértékei, valamint a szennyező anyagokra vonatkozó környezeti teljesítmény kritériumai könnyűgépjárművek esetében.

IV. ÖSSZEGZÉS

23. A Tanács álláspontjában fenntartja az Európai Bizottság javaslatában szereplő fő célkitűzéseket, és teljes mértékben tükrözi azt a kompromisszumot, amelyet a Tanács és az Európai Parlament az Európai Bizottság támogatásával a nem hivatalos tárgyalások során elért.

24. Ezt a kompromisszumot az Európai Parlament TRAN bizottságának elnöke az elnökség számára küldött 2021. július 14-i levelében megerősítette, majd azt 2021. november 9-én a Tanács (ECOFIN) is elfogadta első olvasatbeli álláspontként.

ISSN 1977-0979 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-518X (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU