



Brüsszel, 2018. november 5.
(OR. en)

13535/18

Intézményközi referenciaszám:
2017/0114(COD)

CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145

TÁJÉKOZTATÓ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról – Az Európai Parlament első olvasatának eredménye (Strasbourg, 2018. október 22–25.)

I. BEVEZETÉS

Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY előadó (S&D, FR) a Közlekedési és Idegengazdasági Bizottság nevében jelentést terjesztett elő az irányelvjavaslatra vonatkozóan. A jelentés 131 módosítást (1–131. módosítás) tartalmazott.

A képviselőcsoportok ezenkívül az alábbi módosításokat terjesztették elő: a Zöldek/EFA képviselőcsoport kilenc módosítást (133–141. módosítás), az EFDD egy módosítást (132. módosítás), az ENF képviselőcsoport pedig harminc módosítást (142–171. módosítás) nyújtott be. Több mint 38 képviselő egy módosítást (172. módosítás) nyújtott be.

II. SZAVAZÁS

A 2018. október 25-i szavazás alkalmával az Európai Parlament az alábbi módosításokat fogadta el: 1–4., 5. (első rész), 6–8., 10–18., 20–25., 27–44., 46 (első rész), 47–59., 61–70., 72., 75–131. és 164.

Az így módosított bizottsági javaslat képezi a Parlament első olvasatban elfogadott álláspontját, amely az e tájékoztató mellékletében található jogalkotási állásfoglalásában szerepel¹.

¹ A jogalkotási állásfoglalásban szereplő parlamenti álláspont ezen változatában jelölve vannak a bizottsági javaslat módosításaiból eredő változtatások. A bizottsági javaslatba beillesztett szövegrészek *félkövér, dőlt betűvel* szedve jelennek meg. A törölt szövegrészeket „■” szimbólum jelöli.

**A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak
***I**

Az Európai Parlament 2018. október 25-i jogalkotási állásfoglalása a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2017)0275),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkének (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C8-0171/2017),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az osztrák szövetségi tanács által a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. jegyzőkönyv alapján előterjesztett indokolt véleményre, mely szerint a jogalkotási aktus tervezete nem egyeztethető össze a szubszidiaritás elvével,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2017. október 18-i véleményére²,
 - tekintettel a Régiók Bizottsága 2018. február 1-jei véleményére³,
 - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság, valamint a Gazdasági és Monetáris Bizottság véleményeire (A8-0202/2018),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslata helyébe másik szöveget szándékozik léptetni, azt lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

² HL C 81., 2018.3.2., 188. o.

³ HL C 176., 2018.5.23., 66. o.

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 1 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Az említett fehér könyvben a Bizottság 2020-ra tűzte ki azt a célt, hogy megtörténjen a külső költségek „immár teljes és kötelező internalizálásának megvalósítása a közúti és a vasúti közlekedésben (a fizikai elhasználódás költségeinek kötelező megtérítésén túl a zaj, a helyi szintű szennyezés és a torlódások figyelembevétele)”.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 1 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) Az áru- és személyszállítást végző járművek forgalma hozzájárul ahhoz, hogy olyan szennyező anyagok kerülnek a légkörbe, amelyek súlyosan károsítják az emberek egészségét, és amelyek – például a PM_{2,5}, az NO₂ és az O₃ – felelősek Európa környezeti levegőminőségének romlásáért. 2014-ben ez a három szennyező anyag az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2017-es jelentése szerint a túlzott kitettség miatt 399 000, 75 000, illetve 13 600 ember korai elhalálózását okozta az Unió területén.

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 1 c preambulumbekkezdés (új)

(1c) 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 szívbetegségnek.

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 1 d preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1d) Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség európai levegőminőségről szóló 2017. évi jelentése szerint 2015-ben a közúti közlekedési ágazat volt a legnagyobb NO_x-kibocsátó és a második legnagyobb koromkibocsátó.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 3 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) Az összes **nehézgépjármű** jelentős hatást gyakorol a közúti infrastruktúrára, és hozzájárul a levegőszennyezéshez, míg a **könnyű tehergépjárművek** jelentik a közúti közlekedésből származó, a kibocsátással és a torlódással összefüggő negatív környezeti és társadalmi hatások többségének forrását. Az egyenlő bánásmód és az igazságos verseny biztosítása érdekében gondoskodni kell arról, hogy az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelvében az úthasználati díjakra és a használati díjakra vonatkozóan kialakított keretrendszerben eddig nem szereplő járművek is bekerüljenek ebbe a keretrendszerbe. A

(3) Az összes **jármű** jelentős hatást gyakorol a közúti infrastruktúrára, és hozzájárul a levegőszennyezéshez, míg a **könnyűgépjárművek** jelentik a közúti közlekedésből származó, a kibocsátással és a torlódással összefüggő negatív környezeti és társadalmi hatások többségének forrását. Az egyenlő bánásmód és az igazságos verseny biztosítása érdekében gondoskodni kell arról, hogy az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelvében az úthasználati díjakra és a használati díjakra vonatkozóan kialakított keretrendszerben eddig nem szereplő járművek is bekerüljenek ebbe a keretrendszerbe. A jelen irányelv hatályát ezért ki kell

jelen irányelv hatályát ezért ki kell terjeszteni azokra a nehézgépjárművekre is, amelyek nem áruk szállítására szolgálnak, valamint a könnyű tehergépjárművekre, *beleértve a személygépkocsikat.*

terjeszteni azokra a nehézgépjárművekre is, amelyek nem áruk szállítására szolgálnak, valamint a könnyű tehergépjárművekre és *a személygépkocsikra. A*

személygépkocsikra kivetett díjakat ki lehetne igazítani annak érdekében, hogy elkerüljük a gyakori úthasználók túlzott büntetését. Az egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a díjakat a gépjármű kategóriája szerint megkülönböztetésmentes módon kell alkalmazni, de különbséget téve a gépjármű által az infrastruktúrára, a környezetre és a társadalomra gyakorolt hatás alapján, valamint az olyan úthasználók sajátos társadalmi-gazdasági helyzete szerint, akik kénytelenek a közutakat használni ahhoz, hogy eljussanak munkahelyükre.

Módosítás 6

**Irányelvre irányuló javaslat
3 a preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A közúti közlekedés belső piacának tisztességes versenyfeltételek melletti megvalósításához szükséges a szabályok egységes alkalmazása. Ezen irányelv egyik legfontosabb célja az úthasználók közötti versenytorzulások felszámolása. Ezért helyénvaló az irányelv nehézgépjárművekre kivetett díjakkal kapcsolatos hatályát kiterjeszteni a közúti áruszállításra szolgáló kisteherautókra.

Módosítás 7

**Irányelvre irányuló javaslat
3 b preambulumbekkezdés (új)**

(3b) Ezen intézkedés arányosságának garantálása érdekében fontos, hogy hatálya csak azon kisteherautókra terjedjen ki, amelyeket az 1071/2009/EU európai parlamenti és tanácsi^{1a} és az 1072/2009/EU európai parlamenti és tanácsi^{1b}, valamint a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet^{1c} által szabályozott közúti áruszállítási tevékenység keretében használnak.

^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

^{1b} Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

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

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat
4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Az időalapú használati díjak természetüknél fogva nem tükrözik pontosan az infrastruktúra használatával járó tényleges költségeket, és hasonló okok miatt nem hatékonyak a tisztább és hatékonyabb működésre vagy a torlódás csökkentésére való ösztönzés terén. Ezért fokozatosan a távolságalapú díjaknak kell **a helyükbe** lépniük, amelyek igazságosabbak, hatékonyabbak és eredményesebbek.

Módosítás

(4) Az időalapú használati díjak természetüknél fogva nem tükrözik pontosan az infrastruktúra használatával járó tényleges költségeket, és hasonló okok miatt nem hatékonyak a tisztább és hatékonyabb működésre vagy a torlódás csökkentésére való ösztönzés terén. **A nehézgépjárműveknél ezért az időalapú használati díjak helyébe** fokozatosan a távolságalapú díjaknak kell lépniük, amelyek igazságosabbak, hatékonyabbak és eredményesebbek.

Módosítás 10

**Irányelvre irányuló javaslat
4 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) Annak érdekében, hogy az időalapú használati díjak távolságalapú díjakkal való fokozatos felváltása ne jelentsen akadályt a peremterületen lévő országokból és régiókból kiinduló fuvarozás főbb európai piacaira való bejutás előtt, célszerű a lehető legrövidebb időn belül létrehozni egy kompenzációs rendszert a hozzáadott költségek kiegyensúlyozása érdekében, és ezáltal biztosítani, hogy ne jelentsék a versenyképesség túlzott mértékű csökkenését.

Módosítás 11

**Irányelvre irányuló javaslat
4 b preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4b) A forgalom díjmentes utakra való, a közúti közlekedésbiztonságra és a

*közlekedési hálózatok optimális
használatára nézve esetlegesen súlyos
hatással járó átteherelésének
megakadályozása érdekében biztosítani
kell, hogy a tagállamok a transzeurópai
hálózattal közvetlenül versengő
valamennyi útszakaszra úthasználati díjat
vethessenek ki.*

Módosítás 12

**Irányelvre irányuló javaslat
4 c preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*(4c) Az időalapú használati díjak arra
ösztönzik a járművezetőket, hogy a
matrica érvényességi ideje alatt minél
többet utazzanak, és így ne megfelelő
módon alkalmazzák a „szennyező fizet” és
a „használó fizet” elveket.*

Módosítás 13

**Irányelvre irányuló javaslat
4 d preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*(4d) Ezen irányelv megfelelő
alkalmazásának biztosítása érdekében az
útdíjak beszedéséről szóló koncessziós
szerződéseket szabályozó szerződéses
kereteknek a 2014/23/EU európai
parlamenti és tanácsi irányelvben
foglaltaknak megfelelően elő kell
segíteniük az említett szerződéseknek az
uniós szabályozási keret változásához való
hozzáigazíthatóságát.*

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat

4 e preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4e) E tekintetben helyénvaló megvizsgálni annak lehetőségét, hogy a távoli elhelyezkedés miatti többletköltségeket hatékonyabb energiafogyasztású flottákhoz való hozzáféréssel és exkluzív infrastruktúra vagy olyan technológiák, mint az elektronikus autópályák elsődleges biztosításával kompenzálják. Ezek a kompenzációs eszközök részei lehetnek a jövőbeli, 2020 utáni Európai Hálózatfinanszírozási Eszköznek.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) Annak biztosítása érdekében, hogy a felhasználók elfogadják a jövőbeli úthasználati díjak rendszerét, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a mobilitási szolgáltatások szélesebb értelemben vett csomagja részeként megfelelő díjbeszedési rendszereket vezessenek be. Ezeknek a 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 **megfelel** az Európai Parlament és a Tanács 2004/52/EK irányelve rendelkezéseinek.

(5) Annak biztosítása érdekében, hogy a felhasználók elfogadják a jövőbeli úthasználati díjak rendszerét, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a mobilitási szolgáltatások szélesebb értelemben vett csomagja részeként megfelelő díjbeszedési rendszereket vezessenek be. Ezeknek a rendszereknek biztosítaniuk kell az infrastruktúra-költségek igazságos elosztását, a „szennyező fizet” elv érvényesülését, **valamint az úthasználók által befizetett díjakból származó bevételek célhoz rendelését. A tagállamok e tekintetben dönthetnek úgy, hogy a nem a fő közlekedési hálózathoz tartozó utakra is útdíjakat vetnek ki.** Az ilyen rendszert bevezető tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a rendszer **megfeleljen** az Európai Parlament és a Tanács 2004/52/EK irányelve rendelkezéseinek.

Módosítás 16

**Irányelvre irányuló javaslat
5 a preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) A tagállamokat bátorítani kell arra, hogy a közúti infrastruktúra használatáért a személygépkocsikra vonatkozóan felszámított díjakkal kapcsolatos rendelkezések bevezetése során vegyék figyelembe a társadalmi-gazdasági tényezőket.

Módosítás 17

**Irányelvre irányuló javaslat
5 b preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5b) Az úthasználati díjak elektronikus eszközök útján történő átfogó kivetése együtt jár a személyes adatok tömeges gyűjtésével és tárolásával, amelyekből átfogó mozgási szokásokra is lehet következtetni. A tagállamoknak és a Bizottságnak ezen irányelv végrehajtásakor mindig tiszteletben kell tartaniuk a célhoz kötöttség és az adattakarékosság elvét. Az úthasználati díjakkal összefüggő adatgyűjtéshez kapcsolódó technikai megoldásoknak ezért lehetőséget kell biztosítaniuk arra, hogy névtelenül, titkosított formában vagy előre is lehessen fizetni.

Módosítás 18

**Irányelvre irányuló javaslat
5 c preambulumbekkezdés (új)**

(5c) A gépjárműadók akadályozhatják az úthasználati díjak bevezetését. Az úthasználati díjak bevezetésének előmozdítása érdekében nagyobb mozgásteret kell biztosítani a tagállamok számára a gépjárműadók gyors csökkentéséhez, ami azt jelenti, hogy az 1999/62/EK irányelvben foglalt minimumszinteket mielőbb csökkenteni kell.

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat 5 d preambulumbekkezdés (új)

(5d) Különösen fontos, hogy a tagállamok igazságos díjrendszert vezessenek be, amely nem hozza hátrányos helyzetbe azokat a személygépjármű-használókat, akik gyakrabban kénytelenek használni a díjfizetési kötelezettség alá eső utakat annak következtében, hogy lakóhelyük vidéki térségben, elzárt vagy elszigetelt területen található. A tagállamoknak a területfejlesztési politika keretében díjkedvezményeket kell biztosítaniuk az ilyen területeken élő úthasználók részére.

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

(6) Ahogyan a nehézgépjárművek esetében, úgy a könnyű tehergépjárművek esetében is fontos biztosítani, hogy az

(6) Ahogyan a nehézgépjárművek esetében, úgy a könnyű tehergépjárművek esetében is fontos biztosítani, hogy

időalapú díjak arányosak legyenek, többek között az egy évnél rövidebb időszakok tekintetében. Ezen a téren figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a könnyű tehergépjárművek használati mintája eltér a nehézgépjárművekéétől. Az arányos időalapú díjak kiszámításához fel lehet használni az utazási mintákkal kapcsolatban rendelkezésre álló adatokat.

amennyiben a tagállamok bevezetik azokat, az időalapú díjak arányosak legyenek, többek között az egy évnél rövidebb időszakok tekintetében. Ezen a téren figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a könnyű tehergépjárművek használati mintája eltér a nehézgépjárművekéétől. Az arányos időalapú díjak kiszámításához **a megkülönböztetésmentesség garانتálása mellett** fel lehet használni az utazási mintákkal kapcsolatban rendelkezésre álló adatokat.

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Az 1999/62/EK irányelv értelmében a külsőköltség-díj mértékét úgy kell megállapítani, hogy az közelítse a szóban forgó jármű használatából fakadó járulékos társadalmi költséget. A tapasztalat alapján e módszer révén lehet a legigazságosabb és leghatékonyabb módon figyelembe venni a nehézgépjárművek által generált levegőszennyezés és zaj környezetre és egészségre gyakorolt negatív hatásait, és a módszer biztosítaná, hogy a nehézgépjárművek igazságos mértékben járuljanak hozzá az uniós levegőminőségi szabványokhoz¹⁷ és más vonatkozó zajkibocsátási határértékek vagy célok eléréséhez. Ezért meg kell könnyíteni az ilyen díjak alkalmazását.

Módosítás

(7) Az 1999/62/EK irányelv értelmében a „szennyező fizet” **elvnek megfelelő** külsőköltség-díj mértékét úgy kell megállapítani, hogy az közelítse a szóban forgó jármű használatából fakadó járulékos társadalmi költséget. A tapasztalat alapján e módszer révén lehet a legigazságosabb és leghatékonyabb módon figyelembe venni a nehézgépjárművek által generált levegőszennyezés és zaj környezetre és egészségre gyakorolt negatív hatásait, és a módszer biztosítaná, hogy a nehézgépjárművek igazságos mértékben járuljanak hozzá az uniós levegőminőségi szabványokhoz¹⁷ és más vonatkozó zajkibocsátási határértékek vagy célok eléréséhez. Ezért meg kell könnyíteni az ilyen díjak alkalmazását.

Módosítás 23

Irányelvre irányuló javaslat 8 preambulumbekkezdés

(8) Ennek érdekében a legnagyobb súlyozott átlagos külsőköltség-díj értékét fel kell váltani közvetlenül alkalmazható, az inflációnak, a közúti szállítás külső költségei megbecslése terén tett tudomány előrehaladásnak, és a járműállomány változásának megfelelően frissített **referenciaértékekkel**.

(8) Ennek érdekében **be kell vezetni a nem infrastruktúradíj-köteles úthálózatok esetében külsőköltség-díj alkalmazásának lehetőségét, valamint** a legnagyobb súlyozott átlagos külsőköltség-díj értékét fel kell váltani közvetlenül alkalmazható, az inflációnak, a közúti szállítás külső költségei megbecslése terén tett tudomány előrehaladásnak, és a járműállomány változásának megfelelően frissített **minimumértékekkel**.

Módosítás 24

Irányelvre irányuló javaslat 8 a preambulumbekezdés (új)

(8a) A közlekedésről szóló fehér könyv azon céljához való hozzájárulás érdekében, hogy a „szennyező fizet” elv teljes körű alkalmazása felé haladjunk, az infrastruktúradíj-köteles úthálózatokon a nehézgépjárművekre és az árufuvarozás céljára szánt kisteherautókra vonatkozóan külsőköltség-díj alkalmazását kell garantálni.

Módosítás 25

Irányelvre irányuló javaslat 8 b preambulumbekezdés (új)

(8b) A külső költségekből származó bevételek megfelelő újbóli felhasználásának biztosítása érdekében helyénvaló lenne ezeket a bevételeket a közlekedési infrastruktúrák ágazatába befektetni, a fenntarthatóbb és a környezetre kevesebb káros hatást kifejtő közlekedési módok támogatása érdekében.

Módosítás 27

Irányelvre irányuló javaslat 9 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) Az infrastruktúra-használati költségeknek az Euro kibocsátási osztályokon alapuló differenciálása hozzájárult a tisztább járművek használatához. A járműállomány megújulásával azonban a díjnak ezen az alapon történő differenciálása a települések közötti úthálózatban várhatóan 2020 végéig ***el fog avulni***, ezért addigra fokozatosan meg kell szüntetni. Ugyanettől az időponttól kezdve szisztematikusabban kell alkalmazni a külsőköltség-díjakat, amelyek célzott módon fedezik a külső költségeket azon helyzetek vonatkozásában, ahol a legjobban számít.

Módosítás

(9) Az infrastruktúra-használati költségeknek az Euro kibocsátási osztályokon alapuló differenciálása hozzájárult a tisztább járművek használatához. A járműállomány megújulásával azonban a díjnak ezen az alapon történő differenciálása a települések közötti úthálózatban várhatóan 2020 végéig ***veszt hatékonyságából***, ezért addigra fokozatosan meg kell szüntetni. Ugyanettől az időponttól kezdve szisztematikusabban kell alkalmazni a külsőköltség-díjakat, amelyek célzott módon fedezik a külső költségeket azon helyzetek vonatkozásában, ahol a legjobban számít.

Módosítás 28

Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) A tiszta és hatékony üzemanyag-felhasználású járművek használatának elősegítése érdekében a tagállamoknak lényegesen csökkentett úthasználati díjakat és használati díjakat kell alkalmazniuk ezekre a járművekre.

Módosítás

(12) A tiszta és hatékonyabb üzemanyag-felhasználású járművek használatának elősegítése érdekében a tagállamoknak lényegesen csökkentett úthasználati díjakat és használati díjakat kell alkalmazniuk ezekre a járművekre. ***Az ilyen rendelkezések végrehajtásának elősegítése***

és felgyorsítása érdekében e csökkentéseket az 595/2009/EU rendeletnek a CO₂-kibocsátásoknak és a nehézgépjárművek üzemanyag-fogyasztásának tanúsítása tekintetében történő végrehajtásáról szóló (EU) .../... bizottsági rendelet hatálybalépésétől függetlenül alkalmazni kell. Kibocsátásmentes járművek esetében nem írható elő a levegőszennyezéssel összefüggő külső költségek viselése.

Módosítás 29

Irányelvre irányuló javaslat 12 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(12a) Az Alpokon átmenő tranzitforgalom az érintett régiók számára különleges problémát jelent a zajterhelés, a levegőszennyezés és az infrastruktúra kopása szempontjából, ami a környező folyósókkal fennálló költségverseny miatt még súlyosabbá vált. Az érintett régiók és tagállamok számára tehát nagyfokú rugalmasságot kell biztosítani a külsőköltség-díjak alkalmazását és a forgalomszabályozó intézkedések bevezetését illetően, nem utolsósorban a forgalom áttérrelődésével kapcsolatos nemkívánatos hatásokra és a folyósók közötti, kerülőutakat választó forgalom elkerülésére is tekintettel.

Módosítás 30

Irányelvre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13) A közutakon kialakuló torlódás, amelyhez különböző arányban minden gépjármű hozzájárul, a GDP 1 %-ának megfelelő költséget jelent. E költség jelentős része a települések közötti

(13) 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 specifikus dugódíj bevezetését, azzal a feltétellel, hogy azt minden jármű-kategóriára alkalmazzák. 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. Annak érdekében, hogy a dugódíjak pozitív hatását maximálisan lehessen érvényesíteni, az azokból származó bevételt a probléma forrását kezelő projektekre kell fordítani.

torlódásnak tulajdonítható. Ezért lehetővé kell tenni egy specifikus dugódíj bevezetését, azzal a feltétellel, hogy azt minden jármű-kategóriára alkalmazzák. Annak érdekében, hogy hatékony, arányos és **megkülönböztetésmentes** legyen, a díjat a forgalmi torlódások járulékos költsége alapján kell kiszámítani, és differenciálni kell a hely, az idő és a jármű-kategória alapján. ***Ugyanígy meg kell találni azokat a kiegyenlítő és kompenzációs megoldásokat, amelyek nem alkalmaznak hátrányos megkülönböztetést a külvárosokban élő munkavállalókkal szemben, akiknek mind a használati, mind az úthasználati díjak költségeit viselniük kellene.*** Annak érdekében, hogy a dugódíjak pozitív hatását maximálisan lehessen érvényesíteni, az azokból származó bevételt a probléma forrását kezelő projektekre kell fordítani.

Módosítás 31

Irányelvre irányuló javaslat 13 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13a) Az Unió gépjárműörökségének megőrzése érdekében a tagállamoknak külön kategóriát kell létrehozniuk a muzeális értékű járművek számára abból a célból, hogy kiigazíthassák az ezen irányelv értelmében fizetendő különféle díjak összegét.

Módosítás 32

Irányelvre irányuló javaslat 15 a preambulumbekzdés (új)

(15a) Tekintettel a balesetek magas külső költségeire, amelyek évente több tízmilliárd eurót tesznek ki, a 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben^{1a} foglalt, a halálos kimenetelű, illetve a súlyos sérüléssel járó balesetek átlagos társadalmi költségének kiszámításáról szóló rendelkezésekkel összhangban lehetőséget kell biztosítani a tagállamok számára a biztosításokból kimaradó költségek jobb internalizálására. E költségek egy része az adott szociális biztonsági rendszerre és/vagy az egész társadalomra hárul, úgymint az igénybe vett közszolgáltatások adminisztratív költségei, az igénybe vett egészségügyi szolgáltatások bizonyos költségei, valamint a humántőke elvesztése és a fizikai és pszichológiai károkkal kapcsolatos költségek.

^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelve (2008. november 19.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről (HL L 319., 2008.11.29., 59. o.).

Módosítás 33

Irányelvre irányuló javaslat 16 preambulumbekkezdés

(16) Az infrastruktúra-használati díjon felüli felárak szintén hasznos módon járulhatnak hozzá (nemcsak a hegyvidéki régiókban) azoknak a problémáknak a kezeléséhez, amelyek a bizonyos utak használata által okozott jelentős környezeti károkkal vagy torlódással függenek össze.

(16) Az infrastruktúra-használati díjon felüli felárak szintén hasznos módon járulhatnak hozzá (nemcsak a hegyvidéki régiókban) azoknak a problémáknak a kezeléséhez, amelyek a bizonyos utak használata által okozott jelentős környezeti károkkal vagy torlódással függenek össze.

Ezért meg kell **szüntetni** a felárak **alkalmazásának** az említett területekre **való jelenlegi korlátozását**. Annak elkerülése érdekében, hogy a felhasználókat kettős díjfizetési kötelezettség sújtsa, **nem alkalmazható** felár azokon az útszakaszokon, ahol dugódíjat kell fizetni.

Ezért meg kell **könnyíteni** a felárak **alkalmazását, megszüntetve a jelenlegi megkötéseket, amelyek a felárakat az említett területekre, felhasználásukat pedig a transzeurópai közlekedési hálózat törzshálózatának projektjeire korlátozzák**. Annak elkerülése érdekében, hogy a felhasználókat kettős díjfizetési kötelezettség sújtsa, **szigorúbban kell korlátozni a felár alkalmazását** azokon az útszakaszokon, ahol dugódíjat kell fizetni. **Ezenkívül a felső határértékeket is a különböző körülményekhez kell igazítani.**

Módosítás 34

Irányelvre irányuló javaslat 17 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(17a) A könnyű tehergépjárművekre vonatkozóan fontos biztosítani, hogy az irányelv ne akadályozza a polgárok szabad mozgását. A tagállamok számára engedélyezni kell, hogy kedvezményeket vagy díjcsökkentéseket vezessenek be azokban az esetekben, amikor – földrajzi vagy társadalmi okokból – a díjak aránytalanul nagy mértékben érintik az úthasználókat.

Módosítás 35

Irányelvre irányuló javaslat 18 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(18) A meglévő útdíjfizetési rendszerek közötti potenciális szinergiák kihasználása, ezáltal pedig a működési költségek csökkentése érdekében a Bizottságot teljes mértékben be kell vonni azon tagállamok együttműködésébe, amelyek közös útdíjfizetési rendszert kívánnak kialakítani.

(18) A meglévő útdíjfizetési rendszerek közötti potenciális szinergiák kihasználása, ezáltal pedig a működési költségek csökkentése érdekében a Bizottságot teljes mértékben be kell vonni azon tagállamok együttműködésébe, amelyek közös **és átjárható** útdíjfizetési rendszert kívánnak kialakítani.

Módosítás 36

Irányelvre irányuló javaslat 19 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(19) Az útdíjak **mozgósíthatnak** olyan erőforrásokat, amelyek hozzájárulnak a kiváló minőségű közlekedési infrastruktúra karbantartásának és fejlesztésének finanszírozásához. Ezért célszerű **ösztönözni a tagállamokat, hogy** az útdíjakból származó bevételeket ennek megfelelően használják fel, ennek érdekében pedig elő kell írni számukra, hogy megfelelő módon tegyenek jelentést e bevételek felhasználásáról. Ez különösen a lehetséges pénzügyi finanszírozási rések azonosításához, valamint az útdíjfizetési kötelezettség társadalmi elfogadtatásához nyújt segítséget.

Módosítás

(19) Az útdíjak olyan erőforrásokat **mozgósítanak**, amelyek hozzájárulnak **az alternatív közlekedési infrastrukturális projektek és** a kiváló minőségű közlekedési infrastruktúra **és szolgáltatások** karbantartásának és fejlesztésének finanszírozásához **és keresztfinanszírozásához**. Ezért célszerű, **hogy a tagállamok** az útdíjakból származó bevételeket ennek megfelelően használják fel, ennek érdekében pedig elő kell írni számukra, hogy megfelelő módon tegyenek jelentést e bevételek felhasználásáról. **Az infrastruktúra-használati díjakból és a külsőköltség-díjakból származó bevételeket ezért újra a közlekedési ágazatba kell befektetni.** Ez különösen a lehetséges pénzügyi finanszírozási rések azonosításához, valamint az útdíjfizetési kötelezettség társadalmi elfogadtatásához nyújt segítséget.

Módosítás 37

Irányelvre irányuló javaslat 21 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(21) Biztosítani kell, hogy – anélkül, hogy túl bonyolulttá tennék a díjfizetési rendszert – a külsőköltség-díjak továbbra is a lehető legpontosabban tükrözzék a nehézgépjárművek által generált levegőszennyezés és zaj költségét, annak érdekében, hogy ösztönözzenek a hatékony

Módosítás

(21) Biztosítani kell, hogy – anélkül, hogy túl bonyolulttá tennék a díjfizetési rendszert – a külsőköltség-díjak továbbra is a lehető legpontosabban tükrözzék a nehézgépjárművek által generált levegőszennyezés és zaj költségét, annak érdekében, hogy ösztönözzenek a hatékony

üzemanyag-felhasználású járművek használatára, valamint hogy biztosítsák az ösztönzők hatékonyságát és az útdíjak differenciálásának naprakész voltát. Ezért az Európai Unió működéséről szóló Szerződés 290. cikkével összhangban a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból: a külsőköltség-díjakra vonatkozó **referenciaértékek** korrigálása a tudomány haladásának megfelelően, az infrastruktúra-használati díj CO₂-kibocsátáson alapuló bevételesemleges differenciálása módozatainak meghatározása a nehézgépjárművek esetén, és a **könnyű tehergépjárművekre** vonatkozó infrastruktúra-használati díj differenciálásának a technikai fejlődés alapján történő korrigálása. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. 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.

üzemanyag-felhasználású járművek használatára, valamint hogy biztosítsák az ösztönzők hatékonyságát és az útdíjak differenciálásának naprakész voltát. Ezért az Európai Unió működéséről szóló Szerződés 290. cikkével összhangban a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból: a külsőköltség-díjakra vonatkozó **minimumértékek** korrigálása a tudomány haladásának megfelelően, az infrastruktúra-használati díj CO₂-kibocsátáson alapuló bevételesemleges differenciálása módozatainak meghatározása a nehézgépjárművek esetén, és a **könnyűgépjárművekre** vonatkozó infrastruktúra-használati díj differenciálásának a technikai fejlődés alapján történő korrigálása. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. 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.

Módosítás 38

Irányelvre irányuló javaslat 21 a preambulumbeközdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(21a) A Bizottság legkésőbb e rendelet hatálybalépésétől számított két éven belül egy általános érvényű, átlátható és

nyomon követhető keretet terjeszt elő a külső környezeti, torlódási és egészségügyi költségek internalizálására vonatkozóan, amely az infrastruktúra-használati díjak jövőbeli kiszámításának alapjául fog szolgálni. A Bizottságnak e tekintetben javaslatot kell tudnia tenni egy olyan modellre, amelyet minden közlekedési mód tekintetében a külső költségek internalizálására gyakorolt hatások elemzése fog kísérni. Az arányosságra tekintettel minden közlekedési módot figyelembe kell venni a külsőköltségek-díjak kivetésénél.

Módosítás 39

**Irányelvre irányuló javaslat
21 b preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(21b) Az átláthatóság érdekében a tagállamoknak nyilvánosan elérhetővé kell tenniük az úthasználók számára az infrastruktúra-használati díjak, a külsőköltség-díjak és a dugódíjak újbóli befektetésének köszönhetően elért eredményeket. Nyilvánosságra kell tehát hozniuk a közúti közlekedésbiztonság javulása, a környezetet érő hatás csökkenése és a forgalmi torlódás csökkenése terén elért előnyöket.

Módosítás 40

**Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – cím**

1999/62/EK irányelv

Cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

Módosítás 41

Irányelvre irányuló javaslat **1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont**

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

- a) új infrastruktúra vagy új
infrastrukturális fejlesztések (beleértve
a jelentős strukturális javításokat) **vagy**
alternatív közlekedési infrastruktúra a
modális váltás érdekében;

Módosítás 42

Irányelvre irányuló javaslat **1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont**

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

6. „úthasználati díj”: egy, az adott
infrastruktúrán megtett távolságon és a
jármű típusán alapuló specifikus összeg,
amelynek megfizetése feljogosítja a
járművet az infrastruktúra használatára, és
amely **infrastruktúra-használati díjból,**
valamint adott esetben dugódíjból és/vagy
külsőköltség-díjból tevődik össze;

Módosítás

6. „úthasználati díj”: egy, az adott
infrastruktúrán megtett távolságon és a
jármű típusán alapuló specifikus összeg,
amelynek megfizetése feljogosítja a
járművet az infrastruktúra használatára, és
amely **az alábbi díjak közül egyet vagy**
többet foglal magában: infrastruktúra-
használati díj, vagy külsőköltség-díj;

Módosítás 43

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 11 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

11. „a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége”: valamely jármű üzemeltetése során a por és az ózonprekursorok, például a nitrogén-oxid, és az illékony szerves vegyületek levegőbe történő kibocsátásával okozott kár költsége;

Módosítás

11. „a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége”: valamely jármű üzemeltetése során a por és az ózonprekursorok, például a nitrogén-oxid, és az illékony szerves vegyületek levegőbe történő kibocsátásával okozott **emberi egészségkárosodás és a környezetet érő** kár költsége;

Módosítás 44

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 12 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

12. „a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége”: a járművek által kibocsátott vagy a járművek és az útfelület kölcsönhatása következtében keletkező zajjal okozott **kár** költsége;

Módosítás

12. „a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége”: a járművek által kibocsátott vagy a járművek és az útfelület kölcsönhatása következtében keletkező zajjal **az emberi egészségre és a környezetre nézve** okozott **károk** költsége;

Módosítás 46

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 18 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**18a. „könnyűgépjármű”: könnyű
tehergépjármű vagy személygépkocsi;**

Módosítás 47

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 19 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

19. „könnyű tehergépjármű”:
személygépkocsi, minibusz vagy
kisteherautó;

19. „könnyű tehergépjármű”: **minibusz,**
kisteherautó vagy **árufuvarozás céljára**
szánt kisteherautó;

Módosítás

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 20 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

20a. „muzeális értékű jármű”: a
2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi
irányelv* 3. cikkének (7) bekezdése
értelmében vett muzeális értékű jármű;

** 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.).*

Módosítás 49

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 22 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

22. „kisteherautók”: áru fuvarozás céljára szánt járművek, amelyek megengedett össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát;

Módosítás

22. „kisteherautó”: a személygépkocsitól eltérő jármű, amelynek megengedett össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát;

Módosítás 50

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 22 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

22a. „áru fuvarozás céljára szánt kisteherautó”: jármű, amelyet az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* szerint közúti fuvarozói szakma gyakorlására használnak, és amelynek megengedett legnagyobb terhelte össztömege 2,4 és 3,5 tonna között van, magassága pedig meghaladja a 2 métert;

** Az Európai Parlament és a Tanács
1071/2009/EK rendelete (2009. október
21.) a közúti fuvarozói szakma
gyakorlására vonatkozó feltételek közös
szabályainak megállapításáról és a
96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül
helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51.
o.).*

Módosítás 51

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 22 b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

22b. „kibocsátásmentes működés”: olyan jármű, amely igazolhatóan kipufogógáz kibocsátása nélkül működik a lefedett úthálózat teljes egészében;

Módosítás 52

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 23 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

23a. „motorkerékpár”: két keréssel rendelkező jármű, oldalkocsival vagy anélkül, valamint a 168/2013/EU rendeletben említett L3e, L4e, L5e, L6e és L7e kategóriába tartozó valamennyi

Módosítás 53

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 27 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

27. „koncessziós szerződés”: a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv **1. cikkében meghatározott „közbeszerzési szerződés”**^{**};

^{**} *Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.).*

Módosítás

27. „koncessziós szerződés”: a 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ^{**} **5. cikkének 1. pontjában meghatározott koncesszió**;

^{**} *Az Európai Parlament és a Tanács 2014/23/EU irányelve (2014. február 26.) a koncessziós szerződésekről (HL L 94., 2014.3.28., 1. o.).*

Módosítás 54

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 29 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

29. „jelentősen módosított úthasználatdíj-rendszer”: olyan úthasználatdíj-rendszer, amelyet úgy módosítottak, hogy a költségeket vagy bevételeket az előző évhez képest legalább **5%-kal** korrigálja, a Bizottság (Eurostat) által közzétett uniós szintű harmonizált fogyasztói árindexben – kivéve az energiát és a feldolgozatlan élelmiszereket – bekövetkezett változások alapján mért infláció miatt történő korrekciót követően.

Módosítás

29. „jelentősen módosított úthasználatdíj-rendszer”: olyan úthasználatdíj-rendszer, amelyet úgy módosítottak, hogy a költségeket vagy bevételeket az előző évhez képest legalább **15%-kal** korrigálja, a Bizottság (Eurostat) által közzétett uniós szintű harmonizált fogyasztói árindexben – kivéve az energiát és a feldolgozatlan élelmiszereket – bekövetkezett változások alapján mért infláció miatt történő korrekciót követően.
A koncessziós szerződések esetében a

2014/23/EU irányelv 43. cikkének (1) és (2) bekezdésében foglalt kritériumoknak megfelelő módosítások nem tekinthetők jelentősnek.

Módosítás 55

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 29 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

29a. „keresztfinanszírozás”: a hatékony alternatív közlekedési infrastrukturális projekteknek a meglévő közlekedési infrastruktúrákra kivetett út- és infrastruktúra-használati díjakból származó bevételekből való finanszírozása;

Módosítás 56

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 29 b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

29b. „tagállam”: valamennyi tagállami hatóság, ideértve a központi kormányzati hatóságokat, valamely szövetségi állam hatóságait vagy egyéb területi hatóságokat, amelyek saját hatáskörükben eljárva biztosítják az Unió szabályainak tiszteletben tartását.

Módosítás 57

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – 2 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

b) Az infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztés költségei magukban foglalhatnak bármely egyedi, a **jogszabályi köteleességek kapcsán felmerülő, a** zajártalom csökkentésére, **innovatív technológiák bevezetésére** vagy a közúti biztonság javítására irányuló kiadást, és az infrastruktúra üzemeltetője által teljesített tényleges kifizetéseket, amelyek olyan objektív környezeti elemekhez kapcsolódnak, mint például a talajszennyezés elleni védekezés;

Módosítás 58

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)

1999/62/EK irányelv

6 cikk – 2 bekezdés – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2a. A 6. cikk (2) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„ba) muzeális jellegű járművek;”

Módosítás 59

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

1999/62/EK irányelv

7 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) A (9) bekezdés sérelme nélkül, **2018. január 1-től** a tagállamok nem vezethetnek be használati díjat a nehézgépjárművekre vonatkozóan. A fenti dátumig bevezetett használati díjak **2023.** december 31-ig tarthatók fenn.

Módosítás

(6) A (9) bekezdés sérelme nélkül, **[ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től** a tagállamok nem vezethetnek be használati díjat a nehézgépjárművekre és **az áru fuvarozás céljára szánt kisteherautókra** vonatkozóan. A fenti dátumig bevezetett használati díjak **2022.** december 31-ig tarthatók fenn, és **2023. január 1-jétől infrastruktúra-használati díjakkal kell felváltani azokat az ezen irányelv hatálya alá tartozó úthálózaton.**

Módosítás 61

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

1999/62/EK irányelv

7 cikk – 9 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) 2020. január 1-től a nehézgépjárművekre kivetett úthasználati díjak és használati díjak minden nehézgépjárműre vonatkoznak.

Módosítás

(9) 2020. január 1-től a nehézgépjárművekre kivetett úthasználati díjak és használati díjak minden nehézgépjárműre, **valamint minden áru fuvarozás céljára szánt kisteherautóra** vonatkoznak.

Módosítás 62

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

1999/62/EK irányelv

7 cikk – 10 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) *A* nehézgépjárművekre, illetve *a* könnyű tehergépjárművekre egymástól függetlenül vethetők ki vagy tarthatók fenn úthasználati díjak és használati díjak.

Módosítás

(10) **2022. december 31-ig a** nehézgépjárművekre, illetve **az áru fuvarozás céljára szánt kisteherautókra és az áru fuvarozás céljára szánt kisteherautóktól eltérő** könnyű tehergépjárművekre egymástól függetlenül vethetők ki vagy tarthatók fenn úthasználati díjak és használati díjak.

Módosítás 63

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

1999/62/EK irányelv

7a cikk – 3 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Amennyiben használati díjat vetnek ki személygépkocsikra, az infrastruktúra használatát legalább az alábbi időtartamokra lehetővé kell tenni: 10 nap, egy és/vagy két hónap, egy év. A kéthavi díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 30 %-a, a havi díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 18 %-a, a tíznapos díjtétel összege pedig legfeljebb az éves díjtétel összegének 8 %-a lehet.

Módosítás

Amennyiben használati díjat vetnek ki személygépkocsikra, az infrastruktúra használatát legalább az alábbi időtartamokra lehetővé kell tenni: **egy nap, egy hét,** 10 nap, egy és/vagy két hónap, egy év. A kéthavi díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 30%-a, a havi díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 18%-a, a tíznapos, **heti vagy napi** díjtétel összege pedig legfeljebb az éves díjtétel összegének 8%-a lehet.

Módosítás 64

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

1999/62/EK irányelv

7a cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A minibuszokat és **a** kisteherautókat illetően a tagállamoknak vagy a (2), vagy a (3) bekezdésnek kell eleget tenniük. A tagállamoknak azonban legkésőbb 2024. január 1-től magasabb használati díjat kell kiszabniuk a minibuszokra és **a** kisteherautókra, mint a személygépkocsikra.”;

Módosítás

(4) A minibuszokat, **a kisteherautókat és az áru fuvarozás céljára szánt** kisteherautókat illetően a tagállamoknak vagy a (2), vagy a (3) bekezdésnek kell eleget tenniük. A tagállamoknak azonban legkésőbb 2024. január 1-től magasabb használati díjat kell kiszabniuk a minibuszokra, **a kisteherautókra és az áru fuvarozás céljára szánt** kisteherautókra, mint a személygépkocsikra.”;

Módosítás 65

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

1999/62/EK irányelv

7a cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A használati díjak arányosságának biztosításakor figyelembe lehet venni az Unió peremterületein található tagállamokból kiinduló fuvarozási műveletek sajátos jellemzőit.

Módosítás 66

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 4 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4a. A 7b. cikk az alábbi bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Azoknak az útszakaszoknak, amelyeken infrastruktúra-használati díj kerül alkalmazásra, rendelkezniük kell a szükséges infrastruktúrával, hogy biztosítsák a közlekedés biztonságát minden használó számára és bármilyen időjárási körülmények között biztonságos parkolókkal rendelkezzenek az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékekkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló (EU) .../... európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (2017/0122(COD)) megfelelően.”

Módosítás 67

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

1999/62/EK irányelv

7 c cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A tagállamok fenntarthatnak vagy bevezethetnek külsőköltség-díjat a járműforgalommal összefüggő **levegő- és/vagy zajszennyezés** költségeihez kapcsolódóan.

(1) A tagállamok fenntarthatnak vagy bevezethetnek külsőköltség-díjat a járműforgalommal összefüggő **levegőszennyezés és/vagy zajártalom** költségeihez kapcsolódóan.

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

A külsőköltség-díjakat az úthálózat infrastruktúra-használati díjak által nem érintett szakaszain lehet bevezetni vagy fenntartani.

A közlekedéssel összefüggő levegőszennyezés vagy zajártalom miatt fizetendő külsőköltség-díj összegét differenciáltan és a IIIa. mellékletben meghatározott minimumkövetelményeknek és módszereknek megfelelően kell megállapítani, továbbá megfelel legalább a IIIb. mellékletben meghatározott minimumértékeknek.

Módosítás 68

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

1999/62/EK irányelv

7 c cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) 2021. január 1-től az úthasználati díjat kiveto **tagállamoknak külsőköltség-díjat kell alkalmazniuk a nehézgépjárművekre legalább a hálózatnak a 7. cikk (1) bekezdésében említett részein, ahol a nehézgépjárművek által okozott környezeti jár nagyobb, mint a IIIa. mellékletben foglalt releváns jelentéstételi kötelezettségek értelmében meghatározott, a nehézgépjárművek által okozott átlagos környezeti kár.**”;

Módosítás

(5) 2021. január 1-től az úthasználati díjat kiveto **tagállamok a járműforgalommal összefüggő levegőszennyezés és zajártalom költségeihez kapcsolódóan külsőköltség-díjat alkalmaznak a nehézgépjárművek és az áru fuvarozás céljára szánt kisteherautók tekintetében az úthálózat valamennyi olyan részén, amelyen infrastruktúra-használati díj van érvényben.**”;

Módosítás 69

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

1999/62/EK irányelv

7 c cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) 2026. január 1-től a 7. cikk (1) bekezdésében említett úthálózat minden szakaszán külsőköltség-díj alkalmazandó megkülönböztetésmentes módon a járművek valamennyi kategóriájára.

Módosítás 70

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

1999/62/EK irányelv

7 c cikk – 5 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5b) A tagállamok eltéréseket alkalmazhatnak a muzeális jellegű járművek külsőköltség-díjának kiigazítására.

Módosítás 72

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

1999/62/EK irányelv

7 d a cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) Az úthálózat bármely szakaszára bevezetett dugódíjnak megkülönböztetésmentesen minden járműre vonatkoznia kell, az V. mellékletben ismertetett standard ekvivalenciatényezőknek megfelelően.

(3) Az úthálózat bármely szakaszára bevezetett dugódíjnak megkülönböztetésmentesen minden járműre vonatkoznia kell, az V. mellékletben ismertetett standard ekvivalenciatényezőknek megfelelően. *A tagállamok azonban dönthetnek úgy, hogy a közösségi közlekedés, a társadalmi-gazdasági fejlődés és a területi kohézió előmozdítása érdekében a buszokat és a távolsági buszokat mentesítik.*

Módosítás 75

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a felárból származó bevételt **az 1315/2013/EU rendelet III. mellékletében meghatározott törzshálózat közlekedési infrastruktúrája építésének** finanszírozására 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,

Módosítás

a) a felárból származó bevételt **olyan közlekedési infrastruktúra építésének vagy közlekedési szolgáltatásoknak a** finanszírozására használják fel, **amelyek** közvetlenül **hozzájárulnak** a torlódás vagy a környezeti kár enyhítéséhez, és **amelyek** ugyanazon a közlekedési folyosón **helyezkednek** el, mint az az útszakasz, amelyre a felár alkalmazásra kerül;

Módosítás 76

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) a felár összege nem haladja meg a 7b. cikk (1) bekezdésének és a 7e. cikknek megfelelően kiszámított, súlyozott átlagos

Módosítás

b) a felár összege nem haladja meg a 7b. cikk (1) bekezdésének és a 7e. cikknek megfelelően kiszámított, súlyozott átlagos

*infrastruktúradíj 15 %-át, kivéve, ha a befolyt bevételt a törzshálózati folyosók határokon átnyúló szakaszainak finanszírozására fordítják, amely esetben a felár nem haladhatja meg az **említett infrastruktúradíj 25 %-át**;*

*infrastruktúra-használati díj 15%-át, kivéve a hegyvidéki területeken, ahol az infrastrukturális költségek, valamint az éghajlati és környezeti károk magasabbak, amely esetben a felár nem haladhatja meg az **50%-ot**;*

Módosítás 77

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) a felár bevezetését megelőzően a Bizottságnak megküldik a felár alkalmazásának pontos helyét, és az a) pontban említett **törzshálózati folyosók építésének** finanszírozásáról meghozott határozatra vonatkozó bizonyítékot;

Módosítás

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;

Módosítás 78 és 164

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 1 a bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1a) Új határokon átnyúló projektek esetén csak abban az esetben alkalmazható felár, ha ebbe a projektben részt vevő összes tagállam beleegyezik.

Módosítás

törölve

Módosítás 79

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Miután megkapta a felárat bevezetni kívánó tagállamtól a szükséges információkat, a Bizottság ezen információkat hozzáférhetővé teszi a 9c. cikkben említett bizottság tagjai számára. Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bevezetni kívánt felár nem felel meg az (1) bekezdésben előírt feltételeknek, vagy egy vagy több peremterület gazdasági fejlődésére jelentős negatív hatást fog gyakorolni, végrehajtási jogi aktusok útján elutasíthatja az érintett tagállam által benyújtott díjmegállapítási tervet, vagy kérheti annak módosítását. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9c. cikk (2) bekezdésben említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

Módosítás

(3) Miután megkapta a felárat bevezetni kívánó tagállamtól a szükséges információkat, a Bizottság ezen információkat hozzáférhetővé teszi a 9c. cikkben említett bizottság tagjai számára. Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bevezetni kívánt felár nem felel meg az (1) bekezdésben előírt feltételeknek, vagy egy vagy több peremterület gazdasági fejlődésére jelentős negatív hatást fog gyakorolni, végrehajtási jogi aktusok útján elutasíthatja az érintett tagállam által benyújtott díjmegállapítási tervet, vagy kérheti annak módosítását. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9c. cikk (2) bekezdésben említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. ***A 7e. cikk (3) bekezdésében említett úthasználatdíj-rendszerekre való alkalmazásakor a felár nem minősül az ezen irányelv céljából történő jelentős módosításnak.***

Módosítás 80

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított

Módosítás

törölve

összegéből le kell vonni, kivéve 2011. október 15-től kezdődően az EURO 0, I és II, 2015. január 1-től kezdődően az EURO III és IV, 2019. január 1-től az EURO V, illetve 2023 januárjától az EURO VI kibocsátási osztályba tartozó járművek esetében. A felár és a külsőköltség-díjak egyidejű alkalmazásából befolyó valamennyi bevételt a 1316/2013/EU rendelet I. mellékletének I. részében felsorolt törzshálózati folyosók építésének finanszírozására kell fordítani.

Módosítás 81

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) azon csúcsidőszakok időtartama, amelyek alatt a forgalmi torlódások csökkentése érdekében magasabb infrastruktúradíjakat vetnek ki, naponta nem haladja meg az öt órát;

Módosítás

d) azon csúcsidőszakok időtartama, amelyek alatt a forgalmi torlódások csökkentése érdekében magasabb infrastruktúra-használati díjakat vetnek ki, naponta nem haladja meg az öt órát **vagy azoknak az óráknak a számát, amelyek során a torlódás aránya meghaladja a kapacitás 100%-át;**

Módosítás 82

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) Arra az esetre, ha a járművezető vagy adott esetben a fuvarozó az ellenőrzés alkalmával nem **képes** a jármű kibocsátási osztályának a (2) bekezdés értelmében történő igazolására alkalmas **járműokmányt bemutatni**, a tagállamok a legmagasabb kivethető úthasználati díjat alkalmazhatják.

(3) Arra az esetre, ha a járművezető vagy adott esetben a fuvarozó az ellenőrzés alkalmával nem **elektronikus útdíjfizetési rendszer használatával teljesíti a kifizetéseket vagy nem rendelkezik érvényes előfizetéssel vagy a járműve nem rendelkezik az autópályadíj-üzemeltető által jóváhagyott**, a jármű kibocsátási osztályának a (2) bekezdés értelmében történő igazolására alkalmas **fedélzeti berendezéssel**, a tagállamok a legmagasabb kivethető úthasználati díjat alkalmazhatják.

Módosítás 83

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Miután a Bizottság az (EU) .../... rendelet^{****} értelmében közzétette a CO₂-kibocsátási adatokat, a 9e. cikk rendelkezéseivel összhangban egy éven belül el kell fogadnia egy felhatalmazáson alapuló jogi aktust, amelyben meghatározza a CO₂-kibocsátás referenciaértékeit, valamint megfelelő módon kategorizálja az érintett nehézgépjárműveket.

Módosítás

(4) Miután a Bizottság az (EU) .../... rendelet^{****} értelmében közzétette a CO₂-kibocsátási adatokat, a 9e. cikk rendelkezéseivel összhangban egy éven belül el kell fogadnia egy felhatalmazáson alapuló jogi aktust, amelyben meghatározza a CO₂-kibocsátás referenciaértékeit, valamint megfelelő módon kategorizálja az érintett nehézgépjárműveket, **figyelembe véve a kibocsátáscsökkentő technológiákat**.

Módosítás 84

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

A felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépésétől számított egy éven belül a tagállamoknak differenciálniuk kell az infrastruktúra-használati díjat a CO₂-kibocsátás referenciaértékei és a vonatkozó járműkategorizálás alapján. ***A díjakat olyan módon kell differenciálni, hogy az infrastruktúra-használati díj egyetlen esetben se legyen több mint 100 %-kal magasabb, mint az egyenértékű, legalacsonyabb (de nem nulla) CO₂-kibocsátású járművekre vonatkozó díj. A nulla kibocsátású járművek esetében a maximális értékhez képest 75 %-kal csökkentett infrastruktúra-használati díjat kell alkalmazni.***

A felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépésétől számított egy éven belül a tagállamoknak differenciálniuk kell az infrastruktúra-használati díjat a CO₂-kibocsátás referenciaértékei és a vonatkozó járműkategorizálás alapján.

Módosítás 85

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 4 a bekezdés (új)

(4a) ... [ezen irányelv hatálybalépésének időpontja]-tól/től a kibocsátásmentes járművek esetében a maximális értékhez képest 50%-kal csökkentett infrastruktúra-használati díjat kell alkalmazni. A kibocsátásmentes működésre is ugyanezt a csökkentést kell alkalmazni, feltéve, hogy az ilyen működés bizonyítható.

Módosítás 86

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 4 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4b) A Bizottság... [öt évvel ezen irányelv hatálybalépése után]-ig értékelő jelentést készít, amelyben értékeli a kibocsátásmentes járművek piaci részesedését és a kibocsátásmentes működést. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy adott esetben a 9e. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el a kibocsátásmentes járművekre vonatkozó, a legalacsonyabb infrastruktúra-használati díjhoz viszonyított díjmérséklés újraszámítására vonatkozóan.

Módosítás 87

**Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont**

1999/62/EK irányelv

7 g a cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A **könnyű tehergépjárművekre** vonatkozóan 2021. december 31-ig a tagállamok a jármű környezetvédelmi teljesítménye alapján differenciálhatják az úthasználati díjakat és használati díjakat.

(1) A **könnyűgépjárművekre** vonatkozóan 2021. december 31-ig a tagállamok a jármű környezetvédelmi teljesítménye alapján differenciálhatják az úthasználati díjakat és használati díjakat.

Módosítás 88

**Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont**

1999/62/EK irányelv

7 g a cikk – 2 a bekezdés (új)

(2a) A tagállamok figyelembe vehetik a jármű környezetvédelmi teljesítményének javulását a jármű alternatív üzemanyagok használatára való átalakítása következtében. A díjfizetési rendszer üzemeltetője által jóváhagyott állandó előfizetésnek vagy egyéb eszközöknek lehetővé kell tenniük a felhasználók számára, hogy különböző autópályadíjakat fizessenek, amelyek jutalmazzák a jármű átalakítás utáni környezeti teljesítményét.

Módosítás 89

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont

1999/62/EK irányelv

7 g a cikk – 3 bekezdés

(3) Arra az esetre, ha a járművezető vagy adott esetben a fuvarozó az ellenőrzés alkalmával nem képes *a .../.../EU* bizottsági rendelet ***** rendelkezései értelmében a jármű kibocsátási szintjének igazolására alkalmas járműokmányt (megfelelőségi nyilatkozat) bemutatni, a tagállamok a legmagasabb kivethető úthasználati díjat alkalmazhatják.

(3) Arra az esetre, ha a járművezető vagy adott esetben a fuvarozó az ellenőrzés alkalmával nem képes *az (EU) .../...* bizottsági rendelet ***** rendelkezései értelmében a jármű kibocsátási szintjének igazolására alkalmas járműokmányt (megfelelőségi nyilatkozat) bemutatni, **illetve nem rendelkezik előfizetéssel vagy más, az üzemeltető által jóváhagyott dokumentummal**, a tagállamok a legmagasabb kivethető úthasználati díjat alkalmazhatják. **A jármű kibocsátási szintjeit igazoló okmányok későbbi benyújtása az érintett járműre vonatkozóan alkalmazott úthasználati díjak vagy használati díjak, valamint a megfelelő úthasználati díj közötti különbség megtérítését eredményezi.**

Módosítás 90

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont

1999/62/EK irányelv

7 g a cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A tagállamok kivételes intézkedéseket fogadhatnak el a muzeális jellegű járművek számára történő díjfelszámítás céljából.

Módosítás 91

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont

1999/62/EK irányelv

7 g a cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a VII. mellékletet módosító 9e. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a mellékletben ismertetett módoszatokat hozzáigazítsa a műszaki fejlődéshez.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a VII. mellékletet módosító 9e. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a mellékletben ismertetett módoszatokat hozzáigazítsa a műszaki fejlődéshez, ***és figyelembe vegye az összetevők szerepét a közúti közlekedésbiztonság javítása és a közlekedés szén-dioxid-mentesítése terén.***

Módosítás 92

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont – a a pont (új)

1999/62/EK irányelv

7 h cikk – 1 bekezdés – a pont – 3 franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*aa) a 7h. cikk (1) bekezdésének
a) pontja a következő franciabekezdéssel
egészül ki:*

*„– a járművek fedélzetén a használati
díjak és az úthasználati díjak fizetésére
elhelyezett fedélzeti berendezések
átjárhatóságára vonatkozó egyértelmű
tájékoztatást. Meg kell indokolni, hogy a
többi tagállamban használt egyéb fedélzeti
berendezéseket a felhasználók miért nem
alkalmazhatják ezen úthasználatidíj-
rendszer esetében;”*

Módosítás 93

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont – a b pont (új)

1999/62/EK irányelv

7 h cikk – 1 ab bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*ab) a cikk a következő bekezdéssel
egészül ki:*

*„(1a) A koncesszió szolgáltatója és a
koncessziós jogosult közötti viszonyt
szabályozó szerződéses keret lehetővé
teszi, hogy a koncessziós szerződéseket
hozzá lehessen igazítani a változó uniós
vagy nemzeti szabályozási kerethez a 7c.,
7da., 7g, illetve 7ga. cikkekben
megállapított kötelezettségekkel
összhangban.”*

Módosítás 94

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont – -a pont (új)

1999/62/EK irányelv

7 i cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

Hatályos szöveg

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

Módosítás

-a) a (2) bekezdésben a bevezető rész helyébe a következő szöveg lép:

(2) A **nehézgépjárművekre és az áru fuvarozás céljára szánt kisteherautókra vonatkozóan a** tagállamok az **infrastruktúra-használati díj** tekintetében kedvezményt vagy díjcsökkentést alkalmazhatnak, feltéve, hogy:

Módosítás 95

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont – a pont

1999/62/EK irányelv

7 i cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) az ilyen kedvezmények vagy díjcsökkentések mértéke nem haladja meg a kedvezményre vagy díjcsökkentésre nem jogosult, azonos típusú járművek által fizetendő **infrastruktúradíj** összegének **13 %-át**.

Módosítás

c) az ilyen kedvezmények vagy díjcsökkentések mértéke nem haladja meg a kedvezményre vagy díjcsökkentésre nem jogosult, **helyi vagy rendszeres fuvarozásban, vagy mindkettőben részt vevő** azonos típusú járművek által fizetendő **infrastruktúra-használati díj** összegének **20%-át**;

Módosítás 96

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A könnyűgépjárművekre, különösen az elszórt települések területén vagy a külvárosokban a gyakori úthasználókra vonatkozóan a tagállamok az infrastruktúra-használati díj tekintetében kedvezményt vagy díjcsökkentést alkalmazhatnak, feltéve, hogy:

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

b) az ilyen engedmények és kedvezmények hozzájárulnak

i. a társadalmi kohézióhoz; és/vagy

ii. a peremterületek vagy a távoli területek vagy mindkettő mobilitásának biztosításához;”

Módosítás 97

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont – a b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ab) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2b) A tagállamok vagy az illetékes hatóságok kilométeralapon átalányalapú

mentesítést vezethetnek be egy adott útszakaszon, figyelembe véve a peremterületek mobilitási mintáit és gazdasági érdekeit, feltéve, hogy az így kialakuló díjszerkezet arányos, azt nyilvánosságra hozták, az úthasználók számára azonos feltételekkel hozzáférhető, és nem eredményezi a többletköltségeknek más úthasználókra magasabb útdíj formájában történő áthárítását;”

Módosítás 98

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont – b pont

1999/62/EK irányelv

7 i cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A 7g. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és (5) bekezdésében foglalt feltételekre figyelemmel az úthasználati díj mértéke az 1315/2013/EU rendelet I. mellékletében azonosított európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek tekintetében – az ilyen projektek gazdasági életképességének biztosítása érdekében – más módon is differenciálható, amennyiben e projektek más közlekedési módokkal közvetlen versenyhelyzetben vannak. Az így adódó díjstruktúrának ***lineárisnak, arányosnak, nyilvánosnak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetőnek kell lennie, és nem eredményezheti többletköltségeknek más úthasználókra magasabb útdíj formájában történő áthárítását.***

Módosítás

(3) A 7g. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és (5) bekezdésében foglalt feltételekre figyelemmel az úthasználati díj mértéke az 1315/2013/EU rendelet I. mellékletében azonosított európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek tekintetében – az ilyen projektek gazdasági életképességének biztosítása érdekében – más módon is differenciálható, amennyiben e projektek más közlekedési módokkal közvetlen versenyhelyzetben vannak. Az így adódó díjstruktúrának nyilvánosnak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetőnek kell lennie.

Módosítás 99

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A hegyvidéki területeken és a peremterületeken a tagállamok vagy az illetékes hatóságok az útdíjköteles járművek által megtett távolságtól függően eltérő úthasználati díjtételeket alkalmazhatnak a nehézgépjárművekre a társadalmi-gazdasági hatások minimalizálása érdekében, feltéve hogy:

a) a vezetési távolság szerinti differenciálás figyelembe veszi a rövid távú és a nagy távolságra történő szállítás eltérő jellemzőit, különösen az egyik közlekedési módról a másikra történő áttérés rendelkezésre álló lehetőségeit;

b) a differenciálást megkülönböztetésmentesen alkalmazzák;

c) a technikai berendezés lehetővé teszi a jármű országhatárokon való belépési és kilépési pontjainak észlelését.”

Módosítás 100

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – a pont

1999/62/EK irányelv

7 j cikk – 1 bekezdés – második mondat

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ennek érdekében a tagállamok együttműködnek olyan módszerek kidolgozásában, amelyek lehetővé teszik, hogy az úthasználók az úthasználati és használati díjakat **legalább a nagyobb** értékesítési **pontokon**, az általánosan

Ennek érdekében a tagállamok együttműködnek olyan módszerek kidolgozásában, amelyek lehetővé teszik, hogy az úthasználók az úthasználati és használati díjakat **vagy a határon, vagy bármely egyéb értékesítési ponton**, az

elfogadott fizetési eszközökkel, mind az alkalmazó tagállam területén belül, mind azon kívül, a nap 24 órájában megfizethessék.”

általánosan elfogadott, **többek között elektronikus** fizetési eszközökkel, mind az alkalmazó tagállam területén belül, mind azon kívül, a nap 24 órájában **nyugta ellenében** megfizethessék.

Módosítás 101

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – b pont

1999/62/EK irányelv

7 j cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Ha a tagállamok úthasználati díjat vetnek ki egy járműre, az úthasználati díj teljes összegét, az infrastruktúradíj összegét, a külsőköltség-díjak, és – ahol alkalmazzák – a dugódíj összegét az úthasználó részére kiállított elismervényen kell feltüntetni, amennyiben lehetséges, elektronikus úton

Módosítás

(3) Ha a tagállamok úthasználati díjat vetnek ki egy járműre, az úthasználati díj teljes összegét, az infrastruktúradíj összegét, a külsőköltség-díjak, és – ahol alkalmazzák – a dugódíj összegét az úthasználó **kérésére a** részére kiállított elismervényen kell feltüntetni, amennyiben lehetséges, elektronikus úton.

Módosítás 102

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont

1999/62/EK irányelv

7 k cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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 ellentételezést nyújtsanak.

megfelelő ellentételezést nyújtsanak,
*feltéve, hogy ez nem torzítja a versenyt és
nem okoz kárt a helyi vagy rendszeres
fuvarozók vagy mindkettő számára.*

Módosítás 103

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 13 a pont (új)

1999/62/EK irányelv

8 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**13a. Az irányelv a következő cikkel
egészül ki:**

„8a. cikk

Monitoring és jelentéstétel

**(1) Az infrastruktúra-használati díjak
ellenőrzése érdekében minden tagállam
független felügyeleti hatóságot jelöl ki,
amely felel ezen irányelv tiszteletben
tartásának biztosításáért.**

**(2) A felügyeleti hatóság biztosítja a
koncessziós szerződések gazdasági és
pénzügyi ellenőrzését a 7b. cikknek való
megfelelés biztosítása érdekében.**

**(3) A tagállamok tájékoztatják a
Bizottságot a független felügyeleti hatóság
kijelöléséről.”**

Módosítás 104

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – -a pont (új)

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

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

-a) a 9. cikk (2) bekezdésének bevezető része helyébe a következő szöveg lép:

„(2) „A közlekedési hálózat egésze fejlődésének elősegítése érdekében az **infrastruktúra-használati** és külsőköltség-díjakból származó bevételt, vagy az e bevételek értékével megegyező összeget **az úthálózat karbantartására és fenntartására** és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására **kell fordítani**. A külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedés fenntarthatóbbá tételére kell fordítani, többek között az alábbiak **közül** legalább **az egyikre**:”

Módosítás 105

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – -a a pont (új)

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – b pont

b) a közúti közlekedésnek tulajdonítható **környezetszennyezés forrásnál való** csökkentése;

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

„**b)** a közúti közlekedésnek tulajdonítható **levegőszennyezés és zajártalom** csökkentése;”

Módosítás 106

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – -a b pont (új)

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

-ab) a (2) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„ba) a közösségi és fenntartható közlekedési módok finanszírozása;”

Módosítás 107

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – -a c pont (új)

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – e pont

Hatályos szöveg

Módosítás

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

-ac) a (2) bekezdés e) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„e) a 2014/94/EU irányelvvel összhangban alternatív üzemanyagokkal működő infrastruktúra és a közlekedés résztvevői által igénybe vehető alternatív szolgáltatások fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;”

Módosítás 108

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – -a d pont (új)

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – f pont

Hatályos szöveg

Módosítás

-ad) a (2) bekezdés f) pontja helyébe a következő szöveg lép:

f) a transzeurópai közlekedési hálózat támogatása;

„f) a transzeurópai közlekedési hálózat támogatása **és a szűk keresztmetszetek megszüntetése;**”

Módosítás 109

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – -a e pont (új)

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – h pont

Hatályos szöveg

h) a közúti közlekedés biztonságának javítása; valamint

Módosítás

-ae) a 2. pont h) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„h) a közúti közlekedés biztonságának javítása **és a biztonságos közúti infrastruktúra;** valamint”

Módosítás 110

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – -a f pont (új)

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – i pont

A Bizottság által javasolt szöveg

i) biztonságos **parkolóhelyek** biztosítása.

Módosítás

-af) a (2) bekezdés i) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„i) biztonságos **és biztosított parkolók** biztosítása;”

Módosítás 111

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A dugódíjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a torlódás problémájának kezelésére kell fordítani, **elsősorban** a következők révén:

Módosítás

(3) A dugódíjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a torlódás problémájának kezelésére kell fordítani, **például** a következők révén:

Módosítás 112

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – b pont

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 3 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) **az útszűkületek** megszüntetése a transzeurópai közlekedési hálózatban;

Módosítás

b) **a szűk keresztmetszetek és a hiányzó összeköttetések** megszüntetése **az olyan hálózataikban, ahol használati díjat alkalmaznak és** a transzeurópai közlekedési hálózatban;

Módosítás 113

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – b pont

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 3 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése;

Módosítás

c) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra **és multimodális csomópontok** fejlesztése;

Módosítás 114

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – b a pont (új)

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3a) Az infrastruktúra-használati díjakból és külsőköltség-díjakból származó bevételeket azon a területen kell felhasználni, amelyen a díjfizetés ellenében használható útszakasz található.”

Módosítás 115

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 15 pont

1999/62/EK irányelv

9 e cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) A Bizottságnak a 7g. cikk (4) bekezdésében, a 7ga. cikk (4) bekezdésében és a 9d. cikkben adott felhatalmazás [beírandó dátum: ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től

(2) A Bizottságnak a 7g. cikk (4) bekezdésében, a 7ga. cikk (4) bekezdésében és a 9d. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása 5

határozatlan időre szól.

éves időtartamra szól ...-tól/-től [ezen irányelv hatálybalépésének időpontja] 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.*

Módosítás 116

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – -1 bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(-1) A tagállamok vagy az illetékes hatóságok a legátláthatóbb és legegységesebb módon tájékoztatást adnak az úthasználóktól származó bevételek felhasználásáról.

Módosítás 117

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 2 bekezdés – e a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ea) a feláron keresztül beszedett teljes bevétel, és az, hogy mely útszakaszokra vetették ki azt;

Módosítás 118

**Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont**

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A tagállamok nyilvánosan elérhetővé teszik az infrastruktúra-használati díjak és a külsőköltség-díjak újbóli befektetésének köszönhetően elért eredményeket, valamint a megnövekedett közúti közlekedésbiztonság, a csökkenő környezeti hatás és a csökkenő közúti torlódások tekintetében tapasztalható előnyöket.

Módosítás 119

**Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont**

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) Az ezen irányelv hatálybalépését követő öt éven belül a Bizottság jelentést nyújt be a kibocsátásmentes járművek piaci részesedésének alakulásáról, és szükség esetén felülvizsgálja a kibocsátásmentes járművekre alkalmazott

Módosítás 120

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – 1 pont – b pont – i pont – 1 franciabekezdés

1999/62/EK irányelv

III melléklet – 2 szakasz – 2.1 pont – 6 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

– 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.

Módosítás

– A költségek **egyes gépjárműtípusokra** eső arányát objektív és átlátható módon kell megállapítani, figyelembe véve az **egyes gépjárműtípusok** hálózaton várható **forgalmának** 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.

Módosítás 121

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – 1 pont – b pont – i pont – 2 franciabekezdés

1999/62/EK irányelv

III melléklet – 2 szakasz – 2.2 pont – 2 franciabekezdés

– 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;

– Ezen költségeket a nehézgépjárművek és **a könnyűgépjárművek** 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;

Módosítás 122

Írányelvre irányuló javaslat I melléklet – 1 bekezdés – c pont

1999/62/EK irányelv

III a melléklet – 1 bekezdés – 2 albekezdés

Ha a tagállam a transzeurópai hálózat saját területéhez tartozó közúthálózatnak csak egy részén vagy bizonyos részein kíván külsőköltség-díjat kivetni, akkor e rész vagy ezen részek kiválasztását olyan elemzésnek kell megelőznie, amelynek során megállapítást nyert, hogy:

törölve

– ***azon utak járművek általi igénybevétele, amelyeken a tagállam külsőköltség-díjat vet ki, az átlagosnál nagyobb mértékű környezetkárosítást eredményez, a levegőminőségi jelentéstétellel, a nemzeti emissziókataszterekkel, a forgalom mennyiségével, valamint zaj tekintetében a 2002/49/EK irányelvvel összhangban értékelve, vagy***

– ***a külsőköltség-díjnak a saját területéhez tartozó közúthálózat más részein való alkalmazása káros hatással lehet a környezetre vagy a közúti***

közlekedésbiztonságra, vagy ezen utak esetében a külsőköltség-díj kivetése és beszedése aránytalan költséggel járna.

Módosítás 123

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – 1 bekezdés – c pont

1999/62/EK irányelv

III a melléklet – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az érintett járművek, utak és időszakok

Ha a tagállam a IIIb. mellékletben meghatározott referenciaértéknél nagyobb összegű külsőköltség-díjat kíván alkalmazni, akkor tájékoztatja a Bizottságot a járművek osztályozásáról, amely alapján a külsőköltség-díj összege különbözik. Emellett tájékoztatja a Bizottságot azon közutak helyéről, amelyekre nagyobb összegű külsőköltség-díjat alkalmaznak (a továbbiakban: „külvárosi utak [beleértve az autópályákat is]”), valamint azon közutak helyéről, amelyekre kisebb összegű külsőköltség-díjat alkalmaznak (a továbbiakban: „településeket összekötő utak [beleértve az autópályákat is]”).

A tagállam a fentiekén túl szükség szerint tájékoztatja a Bizottságot azon éjszakai időszakokról, amelyben 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

Módosítás

(2) Az érintett járművek, utak és időszakok

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, amely alatt a szennyezés mértéke meghaladja a 2008/50/EK irányelvben meghatározott értékhatárokat. Az alkalmazott kritériumokat a tájékoztatásban meg kell jelölni.

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, amely alatt a szennyezés mértéke meghaladja a 2008/50/EK irányelvben meghatározott értékhatárokat. Az alkalmazott kritériumokat a tájékoztatásban meg kell jelölni.

Módosítás 124

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – 1 bekezdés – c pont

1999/62/EK irányelv

III a melléklet – 3 táblázat (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3. táblázat: a járművekre vonatkozó külső költség-díjak referenciaértékei (€/vkm):

Jármű	Motor	EURO osztály	Külvárosi	Településeket összekötő
Dízelüzemű személygépkocsi	<1,4l	Euro 2	1,9	0,9
		Euro 3	1,6	0,9
		Euro 4	1,3	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	1,4-2,0 l	Euro 0	3,6	1,0
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,8
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3

<i>Benzinüzemű személygépkocsi</i>	>2,0 l	<i>Euro 0</i>	3,9	1,3
		<i>Euro 1</i>	1,9	0,9
		<i>Euro 2</i>	1,8	0,9
		<i>Euro 3</i>	1,7	0,9
		<i>Euro 4</i>	1,4	0,7
		<i>Euro 5</i>	0,9	0,5
		<i>Euro 6</i>	0,6	0,3
	<1,4l	<i>Euro 0</i>	3,7	2,4
		<i>Euro 1</i>	1,0	0,4
		<i>Euro 2</i>	0,7	0,3
		<i>Euro 3</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 4</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 5</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 6</i>	0,5	0,2
	1,4-2,0 l	<i>Euro 0</i>	3,9	3,0
		<i>Euro 1</i>	1,1	0,4
		<i>Euro 2</i>	0,7	0,3
		<i>Euro 3</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 4</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 5</i>	0,4	0,2
		<i>Euro 6</i>	0,4	0,2
	>2,0 l	<i>Euro 0</i>	4,0	3,0
		<i>Euro 1</i>	1,0	0,4
		<i>Euro 2</i>	0,5	0,3
		<i>Euro 3</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 4</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 5</i>	0,4	0,2
		<i>Euro 6</i>	0,4	0,2

Módosítás 125

Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – 1 bekezdés – c pont

1999/62/EK irányelv

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4. táblázat: a könnyű tehergépjárművekre vonatkozó külső költség-díjak minimumértékei (€/vkm):

Jármű	EURO osztály	Külvárosi	Településeket összekötő
Benzinüzemű könnyű haszongépjármű	Euro 1	2,4	0,7
	Euro 2	1,9	0,4
	Euro 3	1,8	0,4
	Euro 4	1,7	0,3
	Euro 5	1,6	0,3
	Euro 6	1,6	0,3
Dízelüzemű könnyű haszongépjármű	Euro 1	4,0	1,7
	Euro 2	4,1	1,7
	Euro 3	3,5	1,3
	Euro 4	3,0	1,1
	Euro 5	2,2	0,8
	Euro 6	1,9	0,5

Módosítás 126

Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – 1 bekezdés – d pont

1999/62/EK irányelv

III b melléklet – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ REFERENCIAÉRTÉKEI

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

A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ MINIMUMÉRTÉKEI

Ez a melléklet meghatározza a
külsőköltség-díj *minimumértékeit*,
beleértve a *levegőszennyezés és zajártalom*
költségét.

Módosítás 127

Irányelvre irányuló javaslat I melléklet – 1 bekezdés – d pont

1999/62/EK irányelv

III b melléklet – 1 táblázat – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

1. táblázat a nehéz tehergépjárművekre
vonatkozó külsőköltség-díjak
referenciaértékei

Módosítás

1. táblázat: a nehéz tehergépjárművekre
vonatkozó külsőköltség-díjak
minimumértékei

Módosítás 128

Irányelvre irányuló javaslat I melléklet – 1 bekezdés – d pont

1999/62/EK irányelv

III b melléklet – 2 táblázat – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

2. táblázat: távolsági buszokra vonatkozó
külsőköltség-díjak *referenciaértékei*

Módosítás

2. táblázat: *a* távolsági buszokra vonatkozó
külsőköltség-díjak *minimumértékei*

Módosítás 129

Irányelvre irányuló javaslat I melléklet – 1 bekezdés – d pont

1999/62/EK irányelv

III b melléklet – 2 bekezdés

Az 1. és a 2. táblázatban található értékek hegyvidéki területeken és agglomerációk körül – az alacsonyabb diszperzió, az utak meredeksége, a tengerszint feletti magasság vagy a hőmérsékleti inverzió által indokolt mértékben – legfeljebb **kétszeres szorzóval** kiigazíthatók.;

Az 1. és a 2. táblázatban található értékek hegyvidéki területeken és agglomerációk körül – az alacsonyabb diszperzió, az utak meredeksége, a tengerszint feletti magasság vagy a hőmérsékleti inverzió által indokolt mértékben – legfeljebb **négyszeres referenciaszorzóval** kiigazíthatók. ***Ha van tudományos bizonyíték a hegyvidéki területtel vagy agglomerációval összefüggő magasabb szorzóra, ez a referenciaérték részletes indoklás alapján növelhető;***

Módosítás 130

Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – 1 pont – e a pont (új)

1999/62/EK irányelv

IV melléklet – 4 bekezdés

ea) a IV. melléklet a következő ponttal egészül ki:

„Alternatív üzemanyaggal hajtott gépjárművek esetében a megengedett legnagyobb össz tömeg az alkalmazott alternatív üzemanyag-technológia esetében szükséges többlettömeggel, de legfeljebb egy tonnával nő.”

Módosítás 131

Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – 2 pont

1999/62/EK irányelv

V melléklet – 1 szakasz – c pont – 2 táblázat – 1 oszlop – 4 sor

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Buszok és távolsági buszok	Buszok és távolsági buszok
2,5	1,5
