



Brüsszel, 2019. november 22.
(OR. en)

14383/19

Intézményközi referenciaszám:
2017/0114(COD)

TRANS 545

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 14059/19
Biz. dok. sz.:	ST 9672/17 + ADD 1
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság a fent említett javaslatot 2017. június 1-jén, az első mobilitási csomag részeként nyújtotta be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
2. A javaslat benyújtásával a Bizottság célja az volt, hogy kezelje az üvegházhatásúgáz-kibocsátásokkal, a közúti infrastruktúra finanszírozásával és a forgalmi torlódásokkal kapcsolatos problémákat. A javaslat módosítja a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló irányelvet (1999/62/EK irányelv).

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA

3. Az Európai Parlament a javaslat tekintetében a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki illetékes bizottságnak, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy-t (SD, FR) pedig előadónak a 8. parlamenti ciklusra.
4. Az Európai Parlament 2018. október 25-én elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját.
5. Az EP a 9. parlamenti ciklusra Giuseppe Ferrandino-t (SD, IT) jelölte ki a javaslat előadójának.
6. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2017. október 18-án tartott 529. plenáris ülésén fogadta el véleményét a javaslatról. A Régiók Európai Bizottsága a 2018. február 1-jén tartott 127. plenáris ülésén fogadta el véleményét a javaslatról.

III. A TANÁCSBAN FOLYTATOTT MUNKA

7. A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. június 1-jén kezdte meg munkáját, a javaslat általános ismertetésének meghallgatásával. A munkacsoport ezt követően 2017. június 21-én elemezte a hatásvizsgálatot.
8. A Tanács (TTE, Közlekedés) 2017. december 5-én irányadó vitát tartott a javaslatról (14426/17), az elért eredményekről pedig 2019. június 6-án számolt be (9331/19).

IV. LEZÁRATLAN KÉRDÉSEK

9. Az elnökség úgy véli, hogy a javaslat nélkülözhetetlen a közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez, és a közúti közlekedési ágazatból származó kibocsátások csökkentését támogató intézkedésként döntő jelentőséggel bírhat a tagállamok számára. Az új 7 g-a. cikk rendelkezései központi szerepet játszanak a javaslat céljának elérésében, mivel új, kötelező érvényű és az EU egészére kiterjedő eszközt biztosítanak a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó infrastruktúra-használati díjak és használati díjak CO₂-kibocsátáson alapuló differenciálására. A tagállamok számára szükséges rugalmasság más cikkekben is érvényre jut, amelyek így lehetővé teszik az irányelv lehető leghatékonyabb alkalmazását, ugyanakkor biztosítják a szabályok szükséges szintű harmonizációját is.

10. A preambulumbekkezdések szisztematikus elemzésére nem került sor; ezt a munkát a szárazföldi közlekedési munkacsoportnak kell elvégeznie, amint megállapodás születik az általános megközelítésről.

V. ÖSSZEGZÉS

11. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2019. november 20-án megvizsgálta a kompromisszumos szöveget, és úgy határozott, hogy az e jelentés mellékletében foglalt formában benyújtja azt a TTE Tanács (Közlekedés) 2019. december 2-i ülésére, hogy a Tanács általános megközelítést alakíthasson ki a szövegről.
12. Felkérjük a Tanácsot, hogy állapodjon meg egy általános megközelítésről. Felkérjük továbbá arra is, hogy szólítsa fel a szárazföldi közlekedési munkacsoportot: az általános megközelítésben nem szereplő preambulumbekkezdéseket igazítsa hozzá a jóváhagyott szöveg cikkeihez és mellékleteihez, és ezzel zárja le a munkát.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE
a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló
1999/62/EK irányelv módosításáról
(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

[a preambulumbekendéseket a szöveg nem tartalmazza]

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/62/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. a cím helyébe a következő szöveg lép:

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

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

„1. cikk

(1) Ez az irányelv a következőkre alkalmazandó:

- a) nehéz tehergépjárművek járműadóztatása;
- b) a járművekre kivetett úthasználati díjak és használati díjak.

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

(3) Az irányelv nem vonatkozik a Kanári-szigeteken, Ceutában és Melillában, az Azori-szigeteken vagy Madeirán bejegyzett, valamint a kizárólag ezeken a területeken, vagy ezen területek és Spanyolország, illetve Portugália kontinentális területei között üzemeltetett **nehézgépjárművekre**.

- (4) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a 7c. cikk (5) bekezdését, a 7g. cikk (1) és (2) bekezdését és a 7g-a. cikket mindaddig nem alkalmazzák a koncessziós szerződések hatálya alá tartozó közúti infrastruktúrákra alkalmazott úthasználati díjakra és használati díjakra, amíg a szerződést meg nem újítják vagy jelentősen nem módosítják, és amennyiben
- a) a szerződést [*HL: kérjük, illesszék be a módosító irányelv hatálybalépésének időpontját*] előtt írták alá; vagy
 - b) az ajánlatkérő az ajánlatokat vagy a tárgyalásos eljárás keretében a tárgyalási felhívásokra adott válaszokat közbeszerzési eljárás keretében [*HL: kérjük, illesszék be a módosító irányelv hatálybalépésének időpontját*] előtt megkapta.
- (5) A (4) bekezdés alkalmazandó azokra az állami és nem állami szervezetek között létrejött és [*HL: kérjük, illesszék be a módosító irányelv hatálybalépésének időpontját*] előtt aláírt olyan hosszú távú szerződésekre is, amelyek tárgya építési beruházások kivitelezése és/vagy az építési beruházások kivitelezésétől eltérő szolgáltatások kezelése, amelyek nem terjednek ki a keresleti kockázat áthelyezésére.

2. cikk

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. »transzeurópai úthálózat«: az 1315/2013/EU európai parlamenti és a tanácsi rendelet³ II. fejezetének 3. szakaszában említett közúti közlekedési infrastruktúra, az említett rendelet I. mellékletében szereplő térképeken ábrázoltak szerint;
2. »építési költségek«: az építkezéshez kapcsolódó költségek, beleértve adott esetben a következők valamelyikének finanszírozási költségeit is:
 - a) új infrastruktúra vagy új infrastrukturális fejlesztések (a jelentős strukturális javításokat is beleértve);

³ Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.)

- b) 2008. június 10. előtt legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztések (a jelentős strukturális javításokat is beleértve), amennyiben 2008. június 10-én már úthasználatdíj-rendszerek voltak hatályban, vagy bármely, 2008. június 10-ét követően bevezetett úthasználatdíj-rendszer bevezetését megelőzően legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztés;
- c) 2008. június 10. előtt **több mint 30 évvel** befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztések, amennyiben:
 - i. egy tagállam olyan úthasználatdíj-rendszert hozott létre, amely ezen költségek megtérülését egy 2008. június 10. előtt hatályba lépett, egy úthasználatdíj-rendszer üzemeltetőjével kötött szerződés vagy más egyenértékű jogi aktus révén biztosítja; vagy
 - ii. egy tagállam bizonyítani tudja, hogy a kérdéses infrastruktúra építésére azzal a feltétellel került sor, hogy a tervezési élettartam 30 évet meghaladó legyen;
- 3. »finanszírozási költségek«: kölcsönök kamata és a részvényesek által nyújtott bármely tulajdonosi finanszírozás hozama;
- 4. »jelentős strukturális javítások«: strukturális javítások, azon javítások kivételével, amelyek már nem járnak előnyökkel a közúthasználók számára, különösen ha a javítási munkálatokat további útfelszínjavító vagy egyéb építési munkálatok helyettesítik;
- 5. »autópálya«: olyan közút, amelyet kifejezetten a gépjármű-közlekedés céljára terveztek és építettek, amely nem szolgálja ki az út menti ingatlanokat, és amely eleget tesz a következő kritériumoknak:
 - a) egyes pontokat vagy ideiglenes eseteket kivéve mindkét forgalmi irányban elkülönített úttesttel rendelkezik, amelyeket a közlekedés céljára nem szolgáló sáv, vagy kivételes esetben más eszköz választ el egymástól;
 - b) szintben nem keresztez közutat, vasúti vagy villamosvágányt, kerékpárutat vagy gyalogutat;
 - c) kifejezetten autópályaként van megjelölve;

6. »úthasználati díj«: egy, az adott infrastruktúrán megtett távolságon és a jármű típusán alapuló meghatározott összeg, amelynek megfizetése feljogosítja a járművet az infrastruktúrák használatára, és amely **az alábbi díjak közül egyet vagy többet foglal magában**:
- infrastruktúradíj,
 - torlódási díj,
 - külsőköltség-díj;
7. »infrastruktúradíj«: infrastruktúra építése, karbantartása, üzemeltetése és fejlesztése tekintetében egy tagállamban felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj;
8. »külsőköltség-díj«: a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel, [...] a közlekedésnek tulajdonítható zajártalommal és/vagy **a közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátásokkal** [...] kapcsolatban felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj [...];
- 8a.** »a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége«: valamely jármű üzemeltetése során a lebegő részecskék és az ózonprekursorok, például a nitrogén-oxid, és az illékony szerves vegyületek levegőbe történő kibocsátásával okozott kár költsége;
- 8b.** »a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége«: a járművek által kibocsátott vagy a járművek és az útfelület kölcsönhatása következtében keletkező zajjal okozott kár költsége;
- 8c.** »a közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás költsége«: **a jármű üzemeltetése során történő szén-dioxid-kibocsátással okozott kár költsége;**
9. »torlódás«: az a helyzet, amikor a forgalom mértéke megközelíti vagy meghaladja az út kapacitását;
10. »torlódási díj«: az a díj, amelyet abból a célból vetnek ki a járművekre, hogy fedezzék a torlódás által valamely tagállamban előidézett költségeket [...];

11. [...]
12. [...]
13. »súlyozott átlagos infrastruktúradíj«: az infrastruktúradíjból egy adott időszakban befolyó teljes bevétel és az ezen időszakban a díjköteles közútszakaszokon megtett nehézgépjármű-kilométerek számának hányadosa;
14. »használati díj«: egy meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít egy jármű számára a 7. cikk (1) és (2) bekezdésében említett infrastruktúrák meghatározott időtartam alatti használatához;
15. »jármű«: **közúti személy- vagy áruszállítás céljára szánt vagy használt [...] gépjármű vagy járműszerelvény;**
16. »nehézgépjármű«: [...] **3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb tömegű jármű;**
17. »nehéz tehergépjármű«: áru fuvarozás céljára szánt jármű, amelynek megengedett legnagyobb tömege meghaladja a 3,5 tonnát;
18. »[...] autóbusz«: a vezetőn kívül több mint 8 utas szállítására szolgáló jármű, amelynek megengedett legnagyobb tömege meghaladja a 3,5 tonnát;
19. »könnyűgépjármű«: [...] **3,5 tonnát meg nem haladó legnagyobb megengedett tömegű jármű;**

20. »személygépkocsi«: [...] olyan, a vezetőülésein kívül legfeljebb nyolc ülőhellyel rendelkező jármű, amelynek legnagyobb megengedett tömege nem haladja meg a 3,5 tonnát, illetve lakóautó;
21. »minibusz«: a vezetőn kívül több mint nyolc utas szállítására szánt jármű, amelynek megengedett legnagyobb tömege nem haladja meg a 3,5 tonnát;
- 21a. »lakóautó«: szálláshelyet magában foglaló, 3,5 tonnát meg nem haladó legnagyobb megengedett tömegű jármű, amely a következő felszereléseket tartalmazza: székek és asztal, alvóhely, amely az ülésekből átalakítható is lehet, főzőalkalmatosság és tárolóhely;
22. »[...] könnyű haszongépjármű«: áru fuvarozás céljára szánt jármű, amelynek megengedett legnagyobb tömege nem haladja meg a 3,5 tonnát;
23. [...]
23. »kibocsátásmentes jármű«:
- i. belső égésű motor nélküli személygépkocsi vagy könnyű haszongépjármű; vagy
 - ii. az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 11. pontjában meghatározott nehézgépjármű⁴;
24. »fuvarozó«: olyan vállalkozás, amely áruk vagy személyek közúti szállításával foglalkozik;

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202 o.).

25. »'EURO 0', 'EURO I', 'EURO II', 'EURO III', 'EURO IV', 'EURO V', 'EEV' és 'EURO VI' kategóriájú jármű«: olyan nehézgépjármű, amely megfelel a 0. mellékletben említett kibocsátási határértékeknek;
26. »**nehézgépjármű-típus**«: az a jármű-kategória, amelybe a nehézgépjármű a tengelyszáma, mérete, súlya vagy bármely más útkárosodásra vonatkozó járműosztályozási tényező – pl. a IV. mellékletben foglalt útkárosodás-minősítési rendszer – alapján tartozik, feltéve, hogy az alkalmazott osztályozási rendszer olyan járműjellemzőkön alapul, amelyek vagy szerepelnek a valamennyi tagállamban használt járműdokumentációban, vagy láthatóak;
- 26a. »járműalcsoport«: járműveknek az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 8. pontjában meghatározott csoportja;**
27. »koncessziós szerződés«: a 2014/[...]23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵ [...] **5. cikkének 1. pontjában meghatározott [...] építési vagy szolgáltatási koncesszió;**
28. »koncessziós úthasználati díj«: koncessziós szerződés keretében egy koncessziójogosult által kivetett úthasználati díj;
29. »jelentősen módosított úthasználati díj- vagy használati díj-rendszer«: olyan úthasználati díj- vagy használati díj-rendszer, **amely esetében a díjak módosítása a bevételeket az előző pénzügyi évhez képest várhatóan legalább 10 %-kal növeli, függetlenül a forgalomnövekedés hatásától és 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;**

[...]

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/[...]23/EU irányelve (2014. február 26.) [...] a **koncessziós szerződésekről** (HL L 94., 2014.3.28., [...]1. o.).

30. »első referenciaérték«: valamennyi járműalcsoport tekintetében a 7g-a. cikkben említett nyomonkövetési adatok 10. percentilisének megfelelő CO₂-kibocsátási érték; ezen érték kiszámításánál nem kell figyelembe venni a kibocsátásmentes járműveket;
31. »második referenciaérték«: valamennyi járműalcsoport tekintetében a 7g-a. cikkben említett nyomonkövetési adatok 20. percentilisének megfelelő CO₂-kibocsátási érték; ezen érték kiszámításánál nem kell figyelembe venni a kibocsátásmentes járműveket;

A 2. pont alkalmazásában:

- a) az építési költségek figyelembe veendő aránya semmiképpen sem haladhatja meg az infrastruktúra alkotórészei tervezési élettartamának fennálló idejéből – a 2008. június 10-én vagy, amennyiben az a későbbi, az új úthasználatdíj-rendszerek bevezetésének napján – még hátralévő rész arányát;
- b) az infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztés költségei magukban foglalhatnak bármely egyedi, a zajártalom csökkentésére vagy a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló kiadást és az infrastruktúra üzemeltetője által teljesített tényleges kifizetéseket, amelyek olyan objektív környezeti elemekhez kapcsolódnak, mint például a talajszennyezés elleni védekezés.

[*törölve*: [...]]

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

„7. cikk

- (1) A 9. cikk (1a) bekezdésének sérelme nélkül, a tagállamok az e cikk (3)–[...] **(8a)** bekezdésében, valamint a 7a–7k. cikkben meghatározott feltételek szerint úthasználati díjakat és/vagy használati díjakat tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be a transzeurópai közúthálózaton vagy annak egyes szakaszain, továbbá saját autópálya-hálózatuk bármely más olyan szakaszán, amely nem része a transzeurópai közúthálózatnak.
- (2) Az (1) bekezdés nem sérti a tagállamok arra vonatkozó jogát, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel összhangban más utakra vonatkozóan úthasználati díjat és használati díjat vessenek ki, feltéve, hogy az ilyen más utakon kivetett úthasználati díj és használati díj nem hozza hátrányos helyzetbe a nemzetközi forgalmat, és nem vezet a gazdasági szereplők közötti verseny torzításához. Az autópályának nem minősülő, nem a transzeurópai úthálózathoz tartozó utakra kivetett úthasználati díjnak és használati díjnak meg kell felelniük az e cikk (3) és (4) bekezdésében, a 7a. cikkben, valamint a 7j. cikk (1), (2) és (4) bekezdésében lefektetett feltételeknek.
- (2a) Ezen irányelv egyéb rendelkezéseinek sérelme nélkül a különböző járműkategóriák – például a nehézgépjárművek, a nehéz tehergépjárművek, az autóbuszok, a könnyűgépjárművek, a könnyű haszongépjárművek és a személyautók – tekintetében egymástól függetlenül különböző úthasználati díjak és használati díjak vezethetők be és tarthatók fenn.**
- (3) A tagállamok egy adott járműkategóriára sem vethetnek ki egyidejűleg úthasználati díjat és használati díjat egyazon útszakasz használatáért. Azok a tagállamok azonban, amelyek hálózatukon használati díjat alkalmaznak, a hidak, alagutak és hágók használatáért úthasználati díjat is kivethetnek.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a hidak, alagutak és hágók használatáért kivetett ilyen úthasználati díjakra nem alkalmazzák a 7c. cikk (5) bekezdését és a 7g-a. cikk (1) bekezdését, amennyiben az alábbi két feltétel közül az egyik vagy mindkettő teljesül:

- a) a 7c. cikk (5) bekezdésének és a 7g-a. cikk (1) bekezdésének alkalmazása technikailag nem lenne kivitelezhető az ilyen differenciálás bevezetése céljából az érintett úthasználatdíj-rendszerben;
- b) a 7c. cikk (5) bekezdésének és a 7g-a. cikk (1) bekezdésének alkalmazása a leginkább szennyező járművek más útra tereléséhez vezetne, ami káros hatással lenne a közúti közlekedésbiztonságra és a közegészségre.

Az a tagállam, amely e bekezdés második albekezdésével összhangban úgy határoz, hogy nem alkalmazza a 7c. cikk (5) bekezdését és a 7g-a. cikk (1) bekezdését, döntéséről értesíti a Bizottságot.

- (4) Az úthasználati díjak és a használati díjak sem közvetett, sem közvetlen módon nem eredményezhetnek megkülönböztetést az úthasználók állampolgársága, valamint a fuvarozók letelepedési helye vagy a járművek nyilvántartásba vétele szerinti tagállam vagy harmadik ország, illetve a közlekedési művelet kiindulási pontja vagy rendeltetési helye alapján.
- (4a) **A tagállamok kedvezményes úthasználati díjakat vagy használati díjakat írhatnak elő, és mentességet adhatnak az alacsony forgalmú útszakaszokra a ritkán lakott területeken.**
- (5) A tagállamok kedvezményes úthasználati díjakat vagy használati díjakat írhatnak elő, illetve mentességet adhatnak az úthasználati díjak vagy használati díjak fizetésére vonatkozó kötelezettség alól az alábbiak tekintetében:
 - i. a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶ alapján a menetíró készülék felszerelése és alkalmazása alól mentesített nehézgépjárművek; és
 - ii. **bármely jármű, [...]** amelyre teljesülnek az ezen irányelv 6. cikke (2) bekezdésének a), b) vagy c) pontjában foglalt feltételek.

⁶ 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.).

- (6) [...]
- (7) [...] .
- (8) A nehéz [...] **tehergépjárművek** tekintetében a tagállamok [...] [*HL: Kérjük, illesszék be a hatálybalépés dátumánál nyolc évvel későbbi időpontot*]-ig dönthetnek úgy, hogy csak olyan **nehéz tehergépjárművekre** vetnek ki úthasználati díjat vagy használati díjat, amelyek megengedett legnagyobb össztelege legalább 12 tonna, ha megítélésük szerint a díjfizetési kötelezettségnek a 12 tonnánál kisebb tömegű **nehéz tehergépjárművekre** való kiterjesztése:
- a) a forgalom más utakra történő áttelölődése következtében jelentős negatív hatást gyakorolna a forgalom szabad áramlására, a környezetre, a zajszintekre, a forgalom sűrűségére, az egészségre vagy a közúti közlekedésbiztonságra;
 - b) a kiterjesztéssel elérhető többletbevétele [...] **15 %-ánál nagyobb mértékű adminisztrációs költséget eredményezne; vagy**
 - c) **olyan járműkategóriát érintene, amely a felszámítható infrastruktúra-költségek legfeljebb 10 %-át okozza.**
- Azon tagállamok, amelyek úgy döntenek, hogy csak azokra a **nehéz tehergépjárművekre** vetnek ki úthasználati díjat és/vagy használati díjat, amelyek megengedett legnagyobb össztelege legalább 12 tonna, döntésükről és annak indokairól tájékoztatják a Bizottságot.
- (8a) **Ha egy tagállam minden nehézgépjárműre kivet úthasználati díjat, dönthet úgy, hogy a költségek különböző százalékat hárítja át egyfelől az autóbuszokra, másfelől a nehéz tehergépjárművekre.**

- (9) [...]
- (10) [...] ”

4. a 7a. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7a. cikk

- (1) A használati díjakat az infrastruktúrák használatának időtartamával arányosan kell megállapítani.
- (2) Amennyiben használati díjat vetnek ki a nehézgépjárművekre, az infrastruktúra használatát legalább az alábbi időtartamokra lehetővé kell tenni: egy nap, egy hét, egy hónap és egy év. A havi díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 10 %-a, a heti díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 5 %-a, a napi díjtétel összege pedig legfeljebb az éves díjtétel összegének 2 %-a lehet. **Egy tagállam dönthet úgy, hogy a területén nyilvántartásba vett járművekre kizárólag éves díjtételeket alkalmaz.**

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

- (3) 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 **33 %-a**, a havi díjtétel összege [...] pedig legfeljebb az éves díjtétel összegének **20 %-a** lehet. [...] A tíznapos díjtétel összege nem haladhatja meg az éves díjtétel összegének **13 %-át**.

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

A [...] **[HL: Kérjük, illesszék be a hatálybalépés dátumát]**-át/-ét megelőzően elfogadott használatidíj-rendszereket illetően a tagállamok az egyenlő bánásmód elvének tiszteletben tartása mellett fenntarthatják a fenti dátum előtt már hatályban lévő, az első albekezdésben megállapított határértékeket meghaladó díjtételeket és a más használati időszakokra vonatkozó magasabb díjtételeket. Amint azonban jelentősen módosított úthasználatidíj- vagy használatidíj-rendszert léptetnek életbe, – de legkésőbb [...] **[HL: Kérjük, illesszék be a hatálybalépés dátumánál nyolc évvel későbbi időpontot]**-tól/-től – a díjtételek nem haladhatják meg az első és a második albekezdésben meghatározott határértékeket.

- (4) A minibuszokat és a [...] **könnyű haszongépjárműveket** illetően a tagállamoknak vagy a (2), vagy pedig a (3) bekezdésnek kell megfelelniük. A tagállamok [...] azonban [...] **eltérő használatidíj-tételeket állapíthatnak meg** a minibuszokra és a [...] **könnyű haszongépjárművekre**, mint a személygépkocsikra [...].”

4a. a 7b. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7b. cikk

- (1) A **nehézgépjárművekre kivetendő** infrastruktúradíj összegét az infrastruktúra-költségek megtérülésének elve alapján kell megállapítani. A **nehézgépjárművekre kivetendő** súlyozott átlagos infrastruktúradíjat az építési költségekhez, valamint az adott infrastruktúra-hálózat üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani. A súlyozott átlagos infrastruktúradíj a piaci feltételeknek megfelelő tőkehozamot és/vagy haszonkulcsot is tartalmazhat.
- (2) A figyelembe vett költségeknek **a nehézgépjárművekre kivetendő** infrastruktúradíjjal terhelt hálózathoz vagy hálózatrészhez, és az e díj fizetésére kötelezett járművekhez kell kapcsolódniuk. A tagállamok úgy is rendelkezhetnek, hogy e költségeknek csak bizonyos százalékát térítetik meg.”

5. a 7c. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7c. cikk

- (1) A tagállamok fenntarthatnak vagy bevezethetnek külsőköltség-díjat a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés, [...] zajártalom, **CO₂-kibocsátás**, illetve [...] **ezek bármilyen kombinációjának** költségeihez kapcsolódóan.

Amennyiben a tagállamok külsőköltség-díjat vetnek ki a nehézgépjárművek [...] által okozott levegőszennyezést és zajártalmat illetően, a díj összegét differenciáltan és [...] a IIIa. mellékletben meghatározott minimumkövetelményeknek és módszereknek megfelelően állapítják meg, az említett díj összege pedig nem haladhatja meg a IIIb. mellékletben meghatározott referenciaértékeket.

- (2) A figyelembe vett költségeknek a külsőköltség-díjjal terhelt hálózathoz vagy hálózatrészhez és az e díj fizetésére kötelezett járművek köréhez kell kapcsolódniuk. A tagállamok úgy is rendelkezhetnek, hogy e költségeknek csak bizonyos százalékát térítetik meg.
- (3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéshez kapcsolódó külsőköltség-díj nem alkalmazandó a legszigorúbb EURO kibocsátási szabványoknak eleget tevő nehézgépjárművekre.

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

- (3a) **A tagállamok eltérhetnek az infrastruktúradíj vagy használati díj differenciálásának a 7g-a cikk (1) bekezdésében előírt követelményétől, amennyiben a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltség-díj referenciaértékeinek megfelelően a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltség-díjat kivetik és differenciálják a (3c) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusban vagy a IIIc. mellékletben foglaltak szerint.**

A szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltség-díj kombinálható a 7g-a. cikknek megfelelően differenciált infrastruktúra-díjjal.

- (3b) **Az autóbuszok esetében a tagállamok eldönthetik, hogy a IIIc. mellékletben meghatározott értékeket alkalmazzák, vagy pedig azoknál alacsonyabb értékeket alkalmaznak.**

- (3c) A Bizottság a 9c. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében végrehajtási jogi aktusokat fogad el a 7g-a. cikk (1a) bekezdésében említett, a 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozó járművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó külsőköltség-díj referenciaértékeinek meghatározása, valamint az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó értékek felülvizsgálata céljából. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat legkésőbb egy évvel azután kell elfogadni, hogy a Bizottság az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikke (1) bekezdésének megfelelően első alkalommal közzétette a IIIc. mellékletben említett járműosztályok külsőköltség-értékeinek kiszámításához szükséges szén-dioxid-kibocsátási referenciaadatokat.
- [(3d) *törölve*]
- (3e) A tagállamok a IIIc. mellékletben meghatározott referenciaértékeknél magasabb külsőköltség-díjakat is alkalmazhatnak a szén-dioxid-kibocsátásra, feltéve, hogy ez megkülönböztetéstől mentes módon történik, és legfeljebb a IIIc. mellékletben meghatározott értékek kétszeresére korlátozódik. Amennyiben a tagállamok ezt a bekezdést alkalmazzák, döntésüket indokolják, és döntésükről értesítik a Bizottságot.
- (4) A külsőköltség-díj összegét az érintett tagállam állapítja meg. Ha valamely tagállam e célra hatóságot jelöl ki, e hatóságnak jogi és pénzügyi szempontból függetlennek kell lennie attól a szervezettől, amely a díjakat vagy azok bármely részét kezeli vagy beszedi.
- (5) [...] **[HL: Kérjük, illesszék be a hatálybalépés dátumánál négy évvel későbbi időpontot]-tól/-től** az úthasználati díjat kivető tagállamok külsőköltség-díjat alkalmaznak a nehézgépjárművekre legalább [...] a hálózatnak a 7. cikk (1) bekezdésében említett azon részein, ahol a **legjelentősebb** a nehézgépjárművek által okozott környezeti kár. [...] ”⁷

⁷ **A szöveg új preambulumbekezdéssel egészül ki: A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy adott esetben a hálózat azon részeire korlátozzák a nehézgépjárművekre kivetett külsőköltség-díjak alkalmazását, ahol infrastruktúradíjakat alkalmaznak.**

5a. a 7d. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7d. cikk

Hat hónappal a jövőbeli, szigorúbb EURO kibocsátási szabványok elfogadását követően a Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be a IIIb. mellékletben szereplő, e szabványoknak megfelelő referenciaértékek meghatározása érdekében.”

6. az irányelv a következő 7da. cikkel egészül ki:

„7da. cikk

- (1) A tagállamok az V. mellékletben foglalt követelményekkel összhangban úthálózatuk bármely olyan szakaszán bevezethetnek torlódási díjat, ahol torlódás fordul elő. A torlódási díjat csak azokon az útszakaszokon szabad alkalmazni, amelyeken rendszeresen előfordul torlódás, és kizárólag a torlódás által jellemzően érintett időszakokban.
- (2) A tagállamok azzal összefüggő objektív kritériumok alapján határozzák meg az (1) bekezdésben említett útszakaszokat és időszakokat, hogy a közutakat és a közutak mentén fekvő területeket milyen mértékben érintik a forgalmi torlódások, így például a menetidő átlagos megnövekedése vagy a feltorlódott járműsor átlagos hossza alapján.
- (3) Az úthálózat bármely szakaszára kivetett torlódási díjnak megkülönböztetésmentesen minden járműkategóriára vonatkoznia kell, az V. mellékletben ismertetett standard ekvivalenciafaktoroknak megfelelően. **A tagállamok részben vagy teljesen mentesíthetik a minibuszokat, valamint az autóbuszokat a torlódási díj megfizetésének kötelezettsége alól.**
- (4) A torlódási díjnak tükröznie kell a jármű által a többi úthasználóra, közvetve pedig a társadalomra nézve okozott költségeket, [...] és **a díj egyetlen úttípus esetében sem haladhatja meg [...] a VI. mellékletben meghatározott referenciaértékeket, továbbá a díjat az V. mellékletben említett minimumkövetelményekkel összhangban kell megállapítani.** Ha egy tagállam a VI. mellékletben meghatározott referenciaértékeknél magasabb torlódási díjat kíván kivetni, erről az V. mellékletben említett követelményekkel összhangban értesíti a Bizottságot.

- (5) A tagállamok megfelelő mechanizmusokat vezetnek be a torlódási díjak hatásának nyomon követésére és szintjeinek felülvizsgálatára. Rendszeresen, legalább háromévente felülvizsgálják a díjak szintjét, biztosítandó, hogy ezek nem magasabbak, mint a torlódásidő-fizetési kötelezettség alá eső útszakaszokon fellépő torlódás okozta költség az adott tagállamban.”

6a. a 7e. cikk (1) és (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

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

„*7f. cikk*

- (1) Miután tájékoztatták a Bizottságot, a tagállamok az infrastruktúradíjon felül felárat alkalmazhatnak bizonyos olyan útszakaszokra, amelyeken rendszeresen fordul elő torlódás, vagy amelyek járművek által történő használata jelentős környezeti károkat okoz, amennyiben a következő feltételek teljesülnek:
- a) a felárból származó bevételt **a közlekedési szolgáltatások fejlesztésének finanszírozására vagy** az 1315/2013/EU rendelet III. fejezetének megfelelően meghatározott törzshálózat olyan közlekedési infrastruktúrájának építésére **vagy karbantartására** használják fel, amely közvetlenül hozzájárul a torlódás vagy a környezeti kár enyhítéséhez, és amely ugyanazon a közlekedési folyosón helyezkedik el, mint az az útszakasz, amelyre a felár alkalmazásra kerül;

- b) a felár összege nem haladja meg a 7b. cikk (1) bekezdésének és a 7e. cikknek megfelelően kiszámított, súlyozott átlagos infrastruktúradíj 15 %-át, kivéve, ha a befolyt bevételt a törzshálózati folyosók határokön átnyúló szakaszainak finanszírozására fordítják, amely esetben a felár nem haladhatja meg az említett infrastruktúradíj 25 %-át. **Ha két vagy több tagállam ugyanazon a folyosón alkalmaz felárat, az nem haladhatja meg az 50 %-ot;**
 - c) a felár alkalmazása nem vezet tisztességtelen bánásmódhoz a kereskedelmi forgalmat illetően más úthasználókkal szemben;
 - d) a felár bevezetését megelőzően a Bizottságnak megküldik a felár alkalmazásának pontos helyét, és az a) pontban említett törzshálózati folyosók építésének finanszírozásáról meghozott határozatra vonatkozó bizonyítékot;
 - e) a felár alkalmazásának időtartamát előre meghatározzák és behatárolják, és ez az időtartam a várt keletkező bevétel tekintetében összhangban van a felár bevételeiből társfinanszírozni kívánt projektek pénzügyi tervével és költség-haszon elemzésével.
- (1a) Új határokon átnyúló projektek esetén csak abban az esetben alkalmazható felár, ha ebbe a projektben részt vevő összes tagállam beleegyezik.
- (2) Felár a 7g., **a 7g-a.** vagy a 7ga. cikknek megfelelően differenciált infrastruktúradíjra is alkalmazható.
- (3) Miután megkapta a felárat bevezetni kívánó tagállamtól a szükséges információkat, a Bizottság ezen információkat hozzáférhetővé teszi a 9c. cikkben említett bizottság tagjai számára. Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bevezetni kívánt felár nem felel meg az (1) bekezdésben előírt feltételeknek, vagy egy vagy több peremterület gazdasági fejlődésére jelentős negatív hatást fog gyakorolni, végrehajtási jogi aktusok útján elutasíthatja az érintett tagállam által benyújtott díjmegállapítási tervet, vagy kérheti annak módosítását. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9c. cikk ([...] **3**) bekezdésében említett [...] **vizsgálóbizottsági eljárás** keretében kell elfogadni.

- (4) [...]
- (5) Nem alkalmazható felár olyan útszakaszokon, amelyeken torlódási díj van érvényben.

7g. cikk

- (1) Az infrastruktúradíj [...] a forgalmi torlódások csökkentése, az infrastruktúra károsodásának minimalizálása és az érintett infrastruktúra kihasználtságának optimalizálása, illetve a közúti közlekedésbiztonság előmozdítása céljából is differenciálható, amennyiben a következő feltételek teljesülnek:
- a) a differenciálás átlátható, nyilvános és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhető;
 - b) a differenciálást napszaktól, naptípustól vagy évszaktól függően alkalmazzák;
 - c) az infrastruktúradíj egyetlen díjtétele sem haladja meg 175 %-nál nagyobb mértékben a 7b. cikkben említett súlyozott átlagos infrastruktúradíj legmagasabb összegét;
 - d) azon csúcsidőszakok időtartama, amelyek alatt a forgalmi torlódások csökkentése érdekében magasabb infrastruktúradíjakat vetnek ki, naponta nem haladja meg az öt órát;
 - e) a differenciálást átlátható és bevételsemleges módon tervezik meg és alkalmazzák valamely, forgalmi torlódások által érintett útszakaszon oly módon, hogy [...] alacsonyabb úthasználati díj vonatkozzon az útszakaszt csúcsforgalmi időn kívül használó [...] **úthasználókra**, és magasabb díj az ugyanezen útszakaszt csúcsforgalmi időszakban használó **úthasználókra**;
 - f) **az érintett útszakaszon nem alkalmaznak torlódási díjat.**

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

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

[HL: Kérjük, illesszék be e módosító irányelv hatálybalépésének dátumát]-tól/-től a tagállamok a kibocsátásmentes járművek esetében a legszigorúbb kibocsátási előírásokat teljesítő járművekre alkalmazandó díjakhoz képest legfeljebb 75 %-os kedvezményt alkalmazhatnak.

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

- i. az súlyosan veszélyeztetné a területükön alkalmazott úthasználatdíj-rendszerek koherenciáját;
- ii. technikailag nem lenne kivitelezhető az ilyen differenciálás bevezetése az érintett úthasználatdíj-rendszerben;
- iii. az a leginkább szennyező járművek más útra tereléséhez vezetne, ami káros hatást gyakorolna a közúti közlekedésbiztonságra és a közegészségre;
- iv. az úthasználati díj külsőköltség-díjat tartalmaz.

A Bizottságot értesíteni kell minden ilyen eltérésről vagy mentességről.

- (3) Ha a járművezető vagy adott esetben a fuvarozó az ellenőrzés alkalmával nem tud a jármű kibocsátási osztályának a (2) bekezdés értelmében történő igazolására alkalmas járműokmányt bemutatni, **illetve ha az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatást (EETS) nyújtó szolgáltató nem tudja megadni ezt az információt**, a tagállamok a legmagasabb kivethető úthasználati díjat alkalmazhatják.

- (4) Az e cikkben említett differenciálás nem alkalmazható a bevételek módosítása céljából.

7a. az irányelv a következő 7g-a. cikkel egészül ki:

„7g-a. cikk

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

A differenciálás a nehézgépjárművek alcsoportjaira a (2) vagy (3) bekezdésben említett, az adott alcsoportra vonatkozó végrehajtási jogi aktus hatálybalépését követő két év elteltével alkalmazandó.

Ettől az időponttól kezdődően a tagállamok megszüntetik a szóban forgó nehézgépjárműre vonatkozóan a 7g. cikkben előírt EURO kibocsátási osztály szerinti differenciálást.

- (1a) A tagállamok a nehézgépjárművek minden egyes típusára a következő szén-dioxid-kibocsátási osztályokat állapítják meg:
- a) 1. szén-dioxid-kibocsátási osztály – azok a járművek, amelyek a lenti b)–e) pontokban említett egyik szén-dioxid-kibocsátási osztályba sem tartoznak;
 - b) 2. szén-dioxid-kibocsátási osztály – a saját specifikus járműalcsoportjuk számára meghatározott második referenciaértékkel megegyező vagy annál alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátású járművek, amelyek a lenti c)–e) pontban említett egyik szén-dioxid-kibocsátási osztályba sem tartoznak;
 - c) 3. szén-dioxid-kibocsátási osztály – a saját specifikus járműalcsoportjuk számára meghatározott első referenciaértékkel megegyező vagy annál alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátású járművek, amelyek a lenti d)–e) pontban említett egyik szén-dioxid-kibocsátási osztályba sem tartoznak;

d) 4. szén-dioxid-kibocsátási osztály – az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 12. pontjában meghatározott alacsony kibocsátású nehézgépjárművek;

e) 5. szén-dioxid-kibocsátási osztály – kibocsátásmentes járművek.

(1b) Az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozó járművekre az adott nehézgépjármű-típus tekintetében kivetendő legmagasabb infrastruktúradíjat vagy használati díjat kell alkalmazni. A 2., 3., 4. és 5. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozó járművekre csökkentett díjakat kell alkalmazni a következők szerint:

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

(2) Az (EU) 2019/1242 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a)–d) pontjában említett nehézgépjárművekre vonatkozóan a Bizottság a 9c. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében végrehajtási jogi aktusok útján megállapítja a 2. cikk 30., illetve 31. pontjában meghatározott első és második referenciaértéket. E referenciaértékeknek az (EU) 2019/1242 rendelet 1. cikkének második bekezdésében említett nyomonkövetési adatokon kell alapulniuk. A Bizottság az említett végrehajtási jogi aktusokat az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 1. pontjában meghatározott, a nehézgépjárművek egy adott alcsoportjára vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátás közzétételétől számított 6 hónapon belül fogadja el.

A Bizottság továbbá a 9c. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben új referenciaértékeket határoz meg a szén-dioxid-referenciakibocsátás vonatkozásában a 2019/1242/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése alapján elfogadott bármely releváns kiigazítás hatálybalépésétől számított 6 hónapon belül.

- (3) A (2) bekezdés hatálya alá nem tartozó nehézgépjárművek tekintetében a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján megállapítja az első és a második referenciaértéket az egyes nehézgépjármű-csoportoknak az (EU) 2018/956 rendelet 10. cikkével összhangban közzétett szén-dioxid-kibocsátása alapján. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9c. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében és az adatoknak az (EU) 2018/956 rendelettel összhangban a Bizottság részére történő bejelentésétől számított egy éven belül kell elfogadni.

A 4.szén-dioxid-kibocsátási osztály meghatározásához a Bizottság az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 3. pontjában leírt módszert alkalmazza.

- (4) A Bizottság a 9c. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében végrehajtási jogi aktusokat fogad el annak érdekében, hogy a (2) és (3) bekezdésben említett járművekre vonatkozóan – az (1a) bekezdésben említett szén-dioxid-kibocsátási osztályok megkülönböztetése érdekében – a legfrissebb nyomkövetési adatok alapján kiigazítsa a 2. cikk 30. és 31. pontjában meghatározott percentilis értékeket. Az első végrehajtási jogi aktust 2026. december 31-ig, majd azt követően ötévente kell elfogadni.

A kiigazított értékeket a szóban forgó végrehajtási jogi aktus hatálybalépésétől számított 12 hónap elteltével kell alkalmazni.

- (7) Az e cikkben említett differenciálás nem alkalmazható a bevételek módosítása céljából.”

8. az irányelv a következő 7ga. cikkel egészül ki:

„7ga. cikk

- (1) A könnyű személy- és haszongépjárműveket illetően a tagállamok különböző úthasználati díjakat és használati díjakat állapíthatnak meg a járműveknek a vegyes vagy pedig a súlyozott vegyes fajlagos szén-dioxid-kibocsátása – amelyet a jármű megfeleléségi nyilatkozatának 49. rovatában kell feltüntetni –, valamint az EURO kibocsátáscsökkentési teljesítmény által meghatározott környezeti teljesítménye függvényében.

Az alacsonyabb úthasználati díjakat és használati díjakat azokra a személygépkocsikra, valamint könnyű haszongépjárművekre kell alkalmazni, amelyek mindkét következő feltételt teljesítik:

- a) az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletnek⁸ megfelelően meghatározott fajlagos szén-dioxid-kibocsátásuk nulla, vagy pedig az alábbi szintek alatt van:
 - i. a 2021–2024-es időszakban az egyes gyártók tekintetében az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁹ I. melléklete A., illetve B. részének 4. pontja alapján meghatározott fajlagos kibocsátási célértékeknek az adott évben nyilvántartásba vett új személygépkocsik, illetve könnyű haszongépjárművek száma alapján súlyozott átlaga;
 - ii. a 2025–2029-es időszakban a fenti rendelet I. melléklete A., illetve B. részének 6.1.1. pontja alapján meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek;
 - iii. 2030-tól a fenti rendelet I. melléklete A., illetve B. részének 6.1.2. pontja alapján meghatározott, a teljes uniós járműállományra vonatkozó célértékek;
- b) az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletnek megfelelően meghatározott szennyezőanyag-kibocsátásuk megfelel az ezen irányelv VII. mellékletében foglalt táblázatban meghatározott értékeknek.

⁸ A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről.

- (3) Ha a járművezető vagy adott esetben a fuvarozó **vagy az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatást (EETS) nyújtó szolgáltató** az ellenőrzés alkalmával nem tudja igazolni a jármű kibocsátási szintjét, a tagállamok a legmagasabb kivethető úthasználati díjat vagy éves használati díjat alkalmazhatják.”

9. a 7h. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés bevezető szövege helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállam az új vagy jelentősen módosított infrastruktúradíjat magában foglaló úthasználatidíj-rendszer bevezetését megelőzően legalább hat hónappal megküldi a Bizottságnak.”;

- aa) a cikk a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Amikor a tagállamok az (1) bekezdés értelmében információkat küldenek a Bizottságnak, előírányozhatják vagy mellékelhetik az infrastruktúradíjat magában foglaló úthasználatidíj-rendszer egynél több módosítását. Ezen előírányozott módosítás végrehajtása – amelyről a Bizottságot már tájékoztatták – nem képezheti az (1) bekezdésben foglalt rendelkezések tárgyát.”;

- b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Új vagy jelentősen módosított külsőköltség-díjat magában foglaló úthasználatidíj-rendszer bevezetése előtt a tagállamoknak tájékoztatniuk kell a Bizottságot arról, hogy ez mely hálózatot érinti, és hogy várhatóan milyen díjtételekre lehet számítani az egyes járműkategóriákban és kibocsátási osztályokban, **valamint adott esetben értesíteniük kell a Bizottságot a IIIa. melléklet 2. pontjának vagy az V. melléklet 2. pontjának megfelelően.**”;

- c) a (4) bekezdést el kell hagyni;

10. a 7i. cikk a következőképpen módosul:

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

- „b) ezeknek a kedvezményeknek vagy díjcsökkentéseknek tükrözniük kell azt a tényleges megtakarítást az adminisztrációs költségek terén, amelyet az alkalmi úthasználókhoz képest a gyakori úthasználók kezelése jelent;
- c) az ilyen kedvezmények vagy díjcsökkentések mértéke nem haladhatja meg a kedvezményre vagy díjcsökkentésre nem jogosult, azonos típusú járművek által fizetendő infrastruktúradíj összegének 13 %-át.”;

aa) a cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

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

b) a (3) bekezdés a következőképpen módosul:

„(3) A 7g. cikk (1) bekezdésének b) pontjában [...] 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 úthasználati díj formájában történő áthárítását.”

11. a 7j. cikk a következőképpen módosul:

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

„Ennek érdekében a tagállamok együttműködnek olyan módszerek kidolgozásában, amelyek lehetővé teszik, hogy az úthasználók az úthasználati díjakat és használati díjakat legalább **elektronikusan vagy** a nagyobb értékesítési pontokon, az általánosan elfogadott fizetési eszközökkel – mind az alkalmazó tagállam területén belül, mind azon kívül – a nap 24 órájában megfizethessék. **A tagállamok nem kötelesek fizikai értékesítési pontokat létesíteni.**”;

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

„(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 torlódási díj összegét fel kell tüntetni az úthasználó részére – lehetőség szerint elektronikus úton – kiállított elismervényen. **Az úthasználó dönthet úgy, hogy nem kér elismervényt.**”;

c) a (4) bekezdésben az első mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Amennyiben ez gazdaságilag megvalósítható, a külsőköltség-díjakat és torlódási díjakat a tagállamoknak az [...] **(EU) 2019/520 irányelv [...]** **3. cikkének (1) bekezdésében** foglalt [...] **rendelkezőknek** megfelelő elektronikus **útdíjszedési** rendszer használatával kell kivetniük és beszedniük.”

12. a 7k. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7k. cikk

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

13. a 8. cikk (2) [...] bekezdésének a) és b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

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

b) a részt vevő tagállamok a közös használati díj tételeit a 7a. cikkben említett maximumot meg nem haladó mértékben állapítják meg;”

14. a 9. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdés második albekezdését el kell hagyni;

[...] [...] [...] [...] [...] .”

14a. a 9c. cikk a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

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

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

„9d. cikk

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9e. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 0. mellékletnek, **a IIIa. melléklet 4.1. és 4.2. szakaszában szereplő képleteknek, valamint a [...] IIIb. melléklet [...] 1. táblázatában foglalt összegeknek a tudományos vagy műszaki fejlődés szerinti kiigazítása érdekében történő módosítása céljából.**

9e. cikk

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak [...] a 9d. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása [...] **ötéves időtartamra** szól **[HL: Kérjük, illesszék be ezen irányelv hatálybalépésének dátumát]** kezdődő hatállyal. **A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.**

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a [...] 9d. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A [...] 9d. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”
16. a 9f. és a 9g. cikket el kell hagyni;
17. a 10a. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10a. cikk

- (1) A II. mellékletben foglalt, euróban kifejezett összegeket, valamint a IIIb. melléklet 1. [...] táblázatában foglalt, centben kifejezett összegeket két évente korrigálni kell annak érdekében, hogy figyelembe vegyék a Bizottság (Eurostat) által közzétett uniós szintű harmonizált fogyasztói árindexben – kivéve az energiát és a feldolgozatlan élelmiszereket – bekövetkezett változásokat. Az első kiigazítást **[HL: Kérjük, illesszék be ez ezen irányelv hatálybalépését követő két év utáni évet]**. március 31-ig kell elvégezni.

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

- (2) A Bizottságnak az (1) bekezdésben említett kiigazított összegeket az (1) bekezdésben említett két naptári évet követő év március 31-ig közzé kell tennie az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A kiigazított összegek a közzétételt követő hónap első napján lépnek hatályba.”

18. a 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

- (1) A [...] tagállamok [...] **ötévente** összesített formában jelentést tesznek közzé a területükön kivetett úthasználati díjakról és használati díjakról [...].
- (2) Az (1) bekezdés értelmében közzétett jelentésnek a következőkről kell tájékoztatást adnia:
- a) a járműosztályok, az úttípusok és az időszakok minden egyes kombinációjára kiszabott külső költség-díj;
 - b) az infrastruktúradíjaknak **vagy használati díjaknak** [...] **a járműkategóriától és a nehézgépjármű** típusától függő differenciálása;
 - c) a súlyozott átlagos infrastruktúradíj és az infrastruktúradíjból származó összbevétel [...];
 - d) a külső költség-díjakból származó összbevétel;
 - e) a torlódási díjakból származó összbevétel;

- f) az úthasználati díjakból és/vagy használati díjakból származó összbevétel;
- g) tájékoztatás az irányelv alkalmazása által generált bevételek felhasználásáról, és arról, hogy ez hogyan tette lehetővé a tagállamok számára a 9. cikk (2) [...] bekezdésében említett célok teljesítését;

[...]

[...]

(3) [...] [...] [...] [...]

(4) [...]

(5) [...]”

[...]19. a mellékletek a következőképpen módosulnak:

- a) a 0., a IIIa., a IIIb. és a IV. melléklet ezen irányelv melléklete szerint módosul;
- b) a szöveg az ezen irányelv mellékletében foglaltak szerint kiegészül **a IIIc.**, az V., a VI. és a VII. melléklettel.

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb **[HL: Kérjük, illesszék be a hatálybalépéstől számított két évet]**-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

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

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

3. cikk

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

1. A 0., a III., a IIIa., a IIIb. és a IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) a 0. melléklet 3. szakasza a következőképpen módosul:

[...] [...] [...] iii. a szöveg a következővel egészül ki:

„Euro VI kibocsátási határértékek

	Határértékek							
	CO (mg/kWh)	Összes szénhidro gén (mg/kWh)	Nem metán szénhidro gén (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Részecské k (PM) tömege (mg/kWh)	Részecs kék (PM) száma (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Megjegyzés:

PI= Szikragyújtás.

CI = Kompressziós gyújtás.

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

b) a III. melléklet a következőképpen módosul:

i. a 2. szakasz a következőképpen módosul:

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

„– A költségek nehézgépjárművekre eső arányát objektív és átlátható módon kell megállapítani, figyelembe véve a hálózaton várható nehézgépjármű-forgalom arányát és a járulékos költségeket. Ebből a célból a nehézgépjárművek által megtett járműkilométereket objektíven igazolható, például az ezen melléklet 4. pontjában meghatározottak szerinti »ekvivalenciafaktorok« alkalmazásával ki lehet igazítani¹⁰.”;

– a 2.2. pontban a második franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

ii. a 4. szakasz címe és első franciabekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A NEHÉZGÉPJÁRMŰ-FORGALOM RÉSZARÁNYA, EKVIVALENCIAFAKTOROK ÉS KORREKCIÓS MECHANIZMUS

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

¹⁰ Az ekvivalenciafaktorok alkalmazása során a tagállamok az elvégzett útépítést időszakos alapon vagy a hosszú életcikluson alapuló szemlélet felhasználásával vehetik figyelembe.

- c) a IIIa. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„IIIa. MELLÉKLET

A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI

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

1. Az érintett közúthálózatrészek

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

Ha a tagállam a transzeurópai hálózat saját területéhez tartozó részéből és az autópályáiból álló 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:

- azon utak járművek általi igénybevétele, amelyeken külsőköltség-díj van érvényben, az értékelések szerint az átlagosnál nagyobb mértékű környezetkárosítást eredményez; az értékelést a levegőminőségi jelentéstétel, a nemzeti emissziókataszterek, a forgalom mennyisége, valamint – a zaj tekintetében – a 2002/49/EK irányelv **vagy más egyenértékű adatforrás** alapján kell végezni;
- a külsőköltség-díjnak a fenti összetételű közúthálózat más részein való alkalmazása káros hatással lehet a környezetre vagy a közúti közlekedésbiztonságra, vagy ezen utak esetében a külsőköltség-díj kivetése és beszedése aránytalan költséggel járna.

2. Az érintett járművek, utak és időszak

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

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

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

3. A díj összege

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

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

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

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

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

4. Külsőköltség-elemek

4.1. A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége

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

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

ahol:

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

A kibocsátási tényezőket az egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről szóló (EU) 2016/2284 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹¹ előírt nemzeti emissziókataszter összeállítása során a tagállamok által alkalmazott értékkel azonos értéken kell figyelembe venni (ehhez az EMEP/EEA által a légszennyező anyagok emissziókataszterének összeállításához kiadott útmutatót¹² kell használni). A szennyező anyagok pénzben kifejezett költségét a tagállam vagy adott esetben a 7c. cikk (4) bekezdésében említett független hatóság becsüli meg tudományosan igazolt módszerek alkalmazásával.

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

4.2. A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége

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

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

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

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

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2284 irányelve (2016. december 14.) egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről, a 2003/35/EK irányelv módosításáról, valamint a 2001/81/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 344., 2016.12.17., 1. o.)

¹² Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség módszertana:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

ahol:

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

A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom a zajnak a közút környezetében lévő polgárok egészségére gyakorolt hatásával áll összefüggésben.

A k zajszintnek kitett lakosok számát a 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ 7. cikke alapján elkészített stratégiai zajtérképekből **vagy más egyenértékű adatforrásokból** kell átvenni.

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

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (HL L 189., 2002.7.18., 12. o.).

A súlyozott átlagos napi forgalom meghatározása során a nehéz tehergépjárművek és a személygépkocsik közötti »e« ekvivalenciafaktor alkalmazandó, amelyet az átlagos személygépkocsi és az átlagos nehéz tehergépjármű zajkibocsátási szintje alapján, valamint a gépjárművek zajsztintjéről és a csere-hangtompítórendszerekről, és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 70/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 16-i 540/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet figyelembevételével állapítanak meg.

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

4.3. A közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás költsége

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

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

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

d) a IIIb. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„IIIb. MELLÉKLET

A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ REFERENCIAÉRTÉKEI

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

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

<i>Járműosztály</i>	<i>eurocent/járműkilométer</i>	Külvárosi⁽¹⁾	Településeket összekötő⁽²⁾
<i>Kevesebb mint [...] 12 tonna megengedett legnagyobb össztömegű vagy két tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Az EURO VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is</i>	[...] 2,0	0,3
<i>[...] 12 és [...] 18 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű, vagy három tengellyel rendelkező nehéz</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

<i>tehergépjárművek</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Az EURO VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is</i>	[...] 2,3	0,3
<i>[...] 18 és [...] 32 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű vagy négy tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Az EURO VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is</i>	2,5	0,3
<i>Több mint [...] 32 tonna megengedett legnagyobb össztömegű vagy legalább öt tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5
	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8

	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Az EURO VI-nál kevésbé szennyező, beleértve a kibocsátásmentes járműveket is</i>	[...] 2,8	0,3

- (1) A »külvárosi« a 150 és 900 fő/km² népsűrűségű területeket jelöli (300 fő/km² medián népsűrűség).
- (2) A »településeket összekötő« a 150 fő/km²-nél alacsonyabb népsűrűségű területeket jelöli.

[**Táblázat törölve**]

Az [...] 1. [...] 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.”;

da) a szöveg a következő új IIIc. melléklettel egészül ki:

„IIIc. MELLÉKLET

**A CO₂-KIBOCSÁTÁSOKRA VONATKOZÓ KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJAK
REFERENCIAÉRTÉKEI**

Ez a melléklet meghatározza a külsőköltség-díjnak a CO₂-kibocsátásokat figyelembe vevő referenciaértékeit.

1. táblázat: a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó, a CO₂-kibocsátásokkal összefüggő külsőköltség-díjak referenciaértékei

Járműosztály	eurocent/járműkilométer	Településeket összekötő utak (beleértve az autópályákat is)
Kevesebb mint 12 tonna megengedett legnagyobb össztömegű vagy két tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Alacsony kibocsátású jármű	2,0
	Kibocsátásmentes jármű	0
12 és 18 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű vagy három tengellyel rendelkező nehéz	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

tehergépjárművek	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Alacsony kibocsátású jármű	2,5
	Kibocsátásmentes jármű	0

Járműosztály	eurocent/járműkilométer	Településeket összekötő utak (beleértve az autópályákat is)
18 és 32 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű vagy négy tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Alacsony kibocsátású jármű	3,4
	Kibocsátásmentes jármű	0
Több mint 32 tonna megengedett legnagyobb össztömegű vagy legalább öt tengellyel rendelkező nehéz	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

tehergépjárművek	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Alacsony kibocsátású jármű	4,0
	Kibocsátásmentes jármű	0

- e) a IV. mellékletben a „Járműszerelvények (csuklós járművek és közúti vontatók)” cím helyébe a következő szöveg lép:

„JÁRMŰSZERELVÉNYEK (CSUKLÓS JÁRMŰVEK ÉS KÖZÚTI VONTATÓK)

Légrugós vagy azzal egyenértékű tengelyfelfüggesztés	Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek	Károsodási osztály
Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)	Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)	

Legalább	Kevesebb mint	Legalább	Kevesebb mint	
<i>2 + 1 tengelyes</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 tengelyes</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 tengelyes</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 tengelyes</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 tengelyes</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 tengelyes</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 tengelyes</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 tengelyes</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Legalább 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III”;

2. az irányelv a következő V., VI. és VII. melléklettel egészül ki:

„V. MELLÉKLET

A TORLÓDÁSI DÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI

Ez a melléklet meghatározza a torlódási díj kivetésének minimumkövetelményeit.

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

A tagállamok pontosan meghatározzák a következőket:

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

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

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

A tagállamok a 2. táblázatban foglalt ekvivalenciafaktorokat alkalmazzák az egyes jármű-kategóriákra vonatkozó díjszabások arányának meghatározásához.

2. táblázat: Ekvivalenciafaktorok az egyes jármű-kategóriákra vonatkozó torlódási díjak díjszabása arányának meghatározásához

Jármű-kategória	Ekvivalenciafaktor
Könnyűgépjárművek	1
Merev nehéz tehergépjárművek	1,9
Autóbuszok	2,5
Csuklós nehéz tehergépjárművek	2,9

2. A díj összege

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

A tagállam kellő időben közzéteszi az alábbi adatok mindegyikét, mielőtt torlódási díjat alkalmaz:

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

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

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

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

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

3. Nyomon követés

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

VI. MELLÉKLET

A TORLÓDÁSI DÍJ [...] REFERENCIAÉRTÉKEI

Ez a melléklet meghatározza a torlódási díj [...] **referenciaértékeit**.

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

Táblázat: A könnyűgépjárművekre vonatkozó torlódási díjak [...] **referenciaértékei**

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

VII. MELLÉKLET
KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTÉSI TELJESÍTMÉNY

Ez a melléklet meghatározza a szennyező anyagokra vonatkozó kibocsátáscsökkentési teljesítményt, amely alapján a 7ga. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban differenciálni kell az úthasználati díjakat és a használati díjakat.

Táblázat: A szennyező anyagokra vonatkozó kibocsátáscsökkentési teljesítmény könnyűgépjárművek esetében

Úthasználati díjak és használati díjak	10 %-kal a legmagasabb érték alatt	20 %-kal a legmagasabb érték alatt	30 %-kal a legmagasabb érték alatt	75 %-kal a legmagasabb érték alatt
Kibocsátáscsökkentési teljesítmény	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	A szennyezőanyag-kibocsátásra ^{##} vonatkozóan bejelentett maximális RDE-értékek < a vonatkozó kibocsátási határértékek 80 %-a	Kibocsátásmentes járművek

[#] ahol x lehet üres vagy az alábbiak egyike (EVAP, EVAP-ISC, ISC vagy ISC-FCM)

^{##} mind az NO_x-re, mind pedig a PN-re vonatkozóan, a 2007/46/EK irányelv IX. melléklete szerinti megfelelőségi nyilatkozat 48.2. pontjában bejelentett adatok alapján.