

## II. MELLÉKLET

## „III. MELLÉKLET

## A KÖLTSÉGEK FELOSZTÁSÁNAK ÉS AZ AUTÓPÁLYADÍJAK SZÁMÍTÁSÁNAK ALAPELVEI

Ez a melléklet előírja a súlyozott átlagos autópályadíj-tételek számításának – a 7. cikk (9) bekezdését tükröző – alapelveit. Az autópályadíjaknak a költségekhez való igazítására vonatkozó kötelezettség nem érinti a tagállamok azzal kapcsolatos szabadságát, hogy a 7a. cikk (1) bekezdésével összhangban ne válasszák költségeiknek az autópályadíjakban történő teljes megtérülését, illetve az azzal kapcsolatos szabadságukat, hogy a 7. cikk (10) bekezdésével összhangban az egyedi díjak összegét az átlagtól eltérően állapítsák meg<sup>(1)</sup>.

Ezeket az elveket a közösségi jog alapján fennálló egyéb kötelezettségekkel teljes összhangban kell alkalmazni, különös tekintettel a koncessziós szerződéseknek a 2004/18/EK irányelvnek megfelelően történő odaítélésére és a közbeszerzés területén hozott egyéb közösségi jogi aktusokra.

Amennyiben egy tagállam egy vagy több harmadik féllel – infrastruktúrája egy részének megépítésére vagy üzemeltetésére irányuló koncessziós szerződés létrehozása céljából – tárgyalásokat folytat, vagy ugyanilyen céllal a nemzeti jogszabályain alapuló hasonló megállapodás vagy egy tagállam kormánya által megkötött megállapodás részese, az ezen elveknek való megfelelést a tárgyalások eredménye alapján ítélik meg.

## 1. A hálózat és az érintett járművek körének meghatározása

- Amennyiben nem kell egységes *autópályadíj rendszert* alkalmazni a teljes transzeurópai közúthálózaton, a tagállamoknak pontosan meg kell határozniuk, hogy a hálózat mely szakaszán vagy szakaszain kell *autópályadíj rendszert* alkalmazni, valamint azt, hogy milyen rendszer alapján állapítják meg az autópályadíj összegének szempontjából érvényes jármű-kategóriákat. A tagállamoknak azt is meg kell határozniuk, hogy az *autópályadíj rendszerük* által érintett járművek körét kiterjesztik-e a 12 tonnás súlyhatár alá.
- Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy a hálózat különböző szakaszain a költségek megtérülésére különböző politikát alkalmaz (amint ezt a 7a. cikk (1) bekezdése lehetővé teszi), a hálózat minden egyes, egyértelműen meghatározott szakaszára vonatkozóan külön költségkalkulációt kell végezni. A tagállam dönthet úgy, hogy hálózatát több egyértelműen meghatározott szakaszra osztja, hogy minden egyes szakaszra külön koncessziós megállapodást vagy hasonló megállapodást kössön.

## 2. Infrastruktúra-költségek

## 2.1 Beruházási költségek

- A beruházási költségek tartalmazzák az építési költségeket (beleértve a finanszírozási költségeket is) és az infrastruktúra fejlesztésének költségeit, valamint adott esetben a befektetett tőke hozamát vagy haszonkulcsot. Ide értendők a földvásárlás, tervezés és műszaki tervezés költségei, az építési szerződések és a projektgazdálkodás felügyeletének költségei, a régészeti feltárások és talajkutatások költségei, valamint egyéb járulékos költségek is.
- Az építési költségek megtérülése szempontjából vagy az infrastruktúra tervezett élettartamát vagy egyéb hasonló (legalább 20 éves) amortizációs időtartamot kell alapul venni, amely a koncessziós szerződés vagy egyéb megállapodás révén történő finanszírozás céljára megfelelőnek tekinthető. Az amortizáció időtartama a koncessziós szerződések megkötésére irányuló tárgyalások fő alktünyezője lehet, különösen akkor, ha az érintett tagállam a szerződés részeként meg kívánja határozni az alkalmazható súlyozott átlagos autópályadíj-tétel felső összeghatárát.

<sup>(1)</sup> Ezek a rendelkezések, valamint a költség-megtérülés időbeli ütemezése rugalmas megválasztásának lehetősége (lásd a 2.1. pont harmadik francia bekezdését), megfelelő mozgásteret biztosítanak olyan autópályadíjak megállapításához, amelyek a felhasználók számára elfogadhatók, és a tagállamok konkrét közlekedéspolitikai céljaival összhangban vannak.

**2005. december 15., csütörtök**

- A beruházási költségek számításának sérelme nélkül a költségek megtérülése
  - egyenletesen elosztható az amortizáció időtartamára vagy súlyozottan alkalmazható a kezdeti, közép- és utolsó időszakban, feltéve, hogy a súlyozást átlátható módszerrel végzik;
  - az autópályadíjak indexálását teheti lehetővé az amortizáció időtartamán belül.
- A bekerülési költségek számításánál a kifizetett összegeket kell alapul venni. A később felmerülő várható költségek tekintetében megbízható költség-előrejelzést kell alkalmazni.
- A kormányzati befektetések finanszírozott kölcsönnek tekinthetők. A bekerülési költségekre alkalmazandó kamatként az adott időszakban a kormányzati hitelfelvételekre érvényes kamatot kell figyelembe venni.
- A költségek nehéz tehergépjárművekre eső arányát objektív és átlátható módon kell megállapítani, figyelembe véve a hálózaton várható nehéztehergépjármű-forgalom arányát és a járulékos költségeket. Ebből a célból a nehéz tehergépjárművek által megtett járműkilométereket objektíven igazolható, például az ezen melléklet 4. pontjában meghatározottak szerinti „ekvivalencia faktorok” alkalmazásával ki lehet igazítani. <sup>(1)</sup>
- A várható tőkehozamra vagy haszonkulcsra képzett céltartalék a piaci feltételeknek megfelelően indokolt nagyságú legyen; összege abból a célból változó lehet, hogy a szerződést elnyert harmadik felet a szolgáltatás minőségi követelményeinek teljesítésére ösztönözze. A tőkehozam olyan gazdasági mutatók használatával értékelhető, mint például a belső megtérülési ráta (IRR) vagy a tőke súlyozott átlagköltsége (WACC).

**2.2 Éves karbantartási költségek és a strukturális javítások költségei**

- Ezek a költségek tartalmazzák egyrészt a hálózatfenntartás éves költségeit, másrészt a hálózat üzemelési alkalmassági szintjének hosszú távú fenntartása céljából végzett javítási, megerősítési és útfelszínjavító munkálatokhoz kapcsolódó időszakos költségeket.
- Ezen költségeket a nehéz tehergépjárművek és az egyéb forgalom között a járműkilométerek tényleges és előrejelzett megoszlása alapján kell megosztani, és objektíven igazolható, például a 4. pontban meghatározottak szerinti ekvivalencia faktorok alkalmazásával ki lehet igazítani.

**3. Üzemeltetési, kezelési és díjbeszedési költségek**

Ezen költségek magukban foglalják az infrastruktúra üzemeltetőjénél felmerült összes olyan költséget, amely a 2. szakaszban nem szerepel, és amely az infrastruktúra és az *autópályadíj rendszer* alkalmazásához, üzemeltetéséhez és kezeléséhez kapcsolódik. Ezek közé különösen az alábbiak tartoznak:

- a díjfizető kapuk és egyéb fizetőrendszerek építésének, kialakításának és karbantartásának költségei;
- a díjbeszedő rendszer üzemeltetésének, igazgatásának és végrehajtásának napi költségei;
- a koncessziós szerződésekhez kapcsolódó igazgatási díjak és illetékek;
- az infrastruktúra üzemeltetéséhez kapcsolódó kezelési, igazgatási és szolgáltatási költségek.

A költségek tartalmazhatnak az átruházott kockázat mértékét tükröző tőkehozamot vagy haszonkulcsot.

Ezeket a költségeket méltányos és átlátható módon kell megosztani az *autópályadíj rendszer* által érintett valamennyi járműosztály között.

<sup>(1)</sup> Az ekvivalencia faktorok alkalmazása során a tagállamok az elvégzett útépitést időszakos alapon vagy a hosszú élettartamú szemlélet felhasználásával vehetik figyelembe.

2005. december 15., csütörtök

4. **Az áruforgalomból való** részesedés, ekvivalencia faktorok és korrekciós mechanizmus

- Az autópályadíjakat a nehéz tehergépjárművek járműkilométerekből való tényleges vagy előrejelzett részesedése alapján kell számítani, amely igény esetén – **a tehergépjárművek** használatából eredő magasabb infrastruktúra-építési és –javítási költségek számításba vételére szolgáló – ekvivalencia faktorok alkalmazásával kiigazítható.
- A következő táblázat indikatív ekvivalencia faktorokat tartalmaz. Amennyiben egy tagállam a táblázatban megadottaktól eltérő arányú ekvivalencia faktorokat alkalmaz, azokat objektíven igazolható kritériumokra kell alapozni, és nyilvánosságra kell hozni.

Járműosztály <sup>(1)</sup>	Ekvivalencia faktorok		
	Strukturális javítás <sup>(2)</sup>	Beruházások	Éves karbantartás
3,5t és 7,5t között, 0. osztály	1	1	1
> 7,5 t, I. osztály	1,96	1	1
> 7,5 t, II. osztály	3,47	1	1
> 7,5 t, III. osztály	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> A járműosztály meghatározását lásd a IV. mellékletben.

<sup>(2)</sup> Az egyes járműosztályok 5,5; 6,5; 7,5 és 8,5 tonnás tengelyterhelésnek felelnek meg.

- Az előrejelzett forgalmi szintek alapján meghatározott *autópályadíj rendszerekben* olyan korrekciós mechanizmust kell biztosítani, amellyel – az előrejelzési hibákból eredő alacsony vagy túlzott költség-visszatérülés kiküszöbölésére – az autópályadíjakat időszakosan kiigazítják.”