

2009. március 11., szerda

**A nehézgépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak \*\*\*I**

P6\_TA(2009)0113

**Az Európai Parlament 2009. március 11-i jogalkotási állásfoglalása a nehézgépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))**

(2010/C 87 E/61)

(Együttdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2008)0436),
- tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére és 71. cikkének (1) bekezdésére, amely alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C6-0276/2008),
- tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság véleményére (A6-0066/2009),

1. jóváhagyja a Bizottság módosított javaslatát;
2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez abban az esetben, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament állásfoglalását a Tanácsnak és a Bizottságnak.

**P6\_TC1-COD(2008)0147**

**Az Európai Parlament állásfoglalása amely első olvasatban 2009. március 11-én került elfogadásra a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló 2009/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ||,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére, <sup>(1)</sup>tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére, <sup>(2)</sup><sup>(1)</sup> HL [...] [...], [...], o.<sup>(2)</sup> HL C 120., 2009.5.28., 47. o.

2009. március 11., szerda

a Szerződés 251. cikkében <sup>(1)</sup> megállapított eljárásnak megfelelően,

mivel:

- (1) A fenntartható közlekedés előmozdítása a közös közlekedéspolitika kulcsfontosságú eleme. Ezzel összefüggésben mérsékelni kell a közlekedés negatív hatásait, különösen a mobilitást akadályozó forgalmi torlódásokat, az egészséget és a környezetet károsító környezetszennyezést, valamint a közlekedésnek az éghajlatváltozásra gyakorolt negatív hatását. Másrészt a környezetvédelmi követelményeket más közösségi politikák, így a közös közlekedéspolitika meghatározásába és végrehajtásába is be kell illeszteni. **Emellett a növekedésre és foglalkoztatásra irányuló lisszaboni stratégia részeként kiegyensúlyozott módon össze kell egyeztetni egymással az alábbi prioritást élvező célkitűzéseket, nevezetesen a környezetvédelem, a társadalmi és gazdasági kohézió, valamint az Unió versenyképessége.**
- (2) A megalapozott gazdasági növekedés és a belső piac megfelelő működése érdekében a közlekedés negatív hatásainak mérséklésével kapcsolatos célkitűzés teljesítése során kívánatos elkerülni a mozgás szabadságának aránytalan korlátozását. **Kiegészítésképpen hangsúlyozni kell, hogy a külső költségek internalizálásának elve egy irányítási eszköznek felel meg, és ezért arra kell használni, hogy ösztönözze az útfelhasználókat és a kapcsolódó iparágakat, hogy – pl. a vezetési magatartás megváltoztatása, illetve a további technológiai fejlesztések révén – használják ki és bővítsék a környezetbarát szállítás terén rendelkezésre álló mindenkorai kapacitásait. Nagyon fontos megtalálni a közúti közlekedés által okozott terhelés csökkentésének eszközeit és lehetőségeit, nem pedig csak a befolyó bevételekből fedezni az ebből eredő költségeket.**
- (3) A közlekedési rendszer ennek megfelelő optimalizálása céljából a közös közlekedési politikának többféle eszközt kell alkalmaznia annak érdekében, hogy javuljon a közlekedési infrastruktúra és technológiák minősége, és hatékonyabban lehessen kezelni a közlekedés iránti keresletet. Ebből a megfontolásból a közlekedési ágazatban nagyobb hangsúlyt indokolt helyezni a „használó fizet” elv érvényesítésére, és indokolt kialakítani a „szennyező fizet” elv alkalmazásának feltételeit.
- (4) Az **|| 1999/62/EK ||** irányelv <sup>(2)</sup> 11. cikke előírta, hogy a Bizottság köteles egy olyan modell előterjesztésére, amely alkalmas a közlekedési infrastruktúra használatával összefüggésben felmerülő valamennyi külső költség számszerűsítésére, és amelynek alapján később meghatározhatók lesznek az infrastruktúra használatáért kivetendő díjak. E modell kiegészítéseként a Bizottság köteles hatásvizsgálatot végezni valamennyi közlekedési mód tekintetében a külső költségek internalizálásáról, stratégiát kialakítani az említett modell fokozatos végrehajtására vonatkozóan, és szükség szerint javaslatokat előterjeszteni az irányelv további felülvizsgálatára.
- (5) A fenntartható közlekedéspolitika felé való elmozdulás érdekében a közlekedésben alkalmazott áraknak hűebben kell tükrözniük **■** a **■** közúti járművek, a vonatok, a repülőgépek és a hajók által okozott külső költségeket **■**. Ennek eléréséhez olyan **következetes és ambiciózus** megközelítésre van szükség valamennyi közlekedési módban, amely figyelembe veszi azok sajátos jellemzőit.
- (6) **A közúti közlekedéstől eltérő közlekedési módok esetében már elkezdték a külső költségek internalizálását, a közösségi jogszabályok pedig vagy fokozatosan bevezetik az ilyen internalizálást, vagy legalábbis nem tiltják meg. A CO<sub>2</sub>-kibocsátás kérdését a légi közlekedésnek a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe (ETS) való bevonásával kell kezelni. A vasúti közlekedéshez használt villamos áramra szintén kiterjed az ETS, a tengeri szállítást pedig hamarosan bevonják az ETS-be. Egyéb külső költségeket a környezetvédelmi szempontok alapján differenciálható repülőtéri díjak, illetve a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(3)</sup> értelmében a vasúthasználatért felszámított infrastruktúra-használati díjak révén lehet internalizálni. A Bizottság ezenfelül a harmonizált zajszinthez kapcsolódó úthasználati díjrendszer bevezetése érdekében a közeljövőben javaslatot készít az első vasúti csomag átdolgozására.**

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament 2009. március 11-i álláspontja.

<sup>(2)</sup> HL L 187., 1999.7.20., 42. o. ||

<sup>(3)</sup> HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

2009. március 11., szerda

- (7) *A vasúti infrastruktúra használati díja felszámításának elveit megállapító 2001/14/EK irányelv 7. cikke szerint a külső költségek internalizálása már lehetséges. A vasúti ágazatban a pályahasználati díjak nagyobb mértékű diverzifikációja és a külső költségek teljes internalizálása érdekében alapfeltétel az, hogy a közúti közlekedési ágazat külső költségeket is számítson fel.*
- (8) *A közúti közlekedési ágazatban már számos adót és díjat kivetettek, beleértve néhány olyan adót és díjat is, amelyek részben az olyan külső költségeket egyenlítik ki, mint a szén-dioxid, amint ez például az üzemanyagot terhelő jövedéki adó esetében is fennáll.*
- (9) *A közúti közlekedési ágazatban az úthasználati díjak, mint az infrastruktúra használatáért kivetett távolságalapú díjak, méltányos és hatékony gazdasági eszközei a fenntartható közlekedéspolitika célkitűzése elérésének, mivel e díj közvetlen viszonyban van az infrastruktúra használatával, és a megtett távolság, a jármű környezetvédelmi jellemzői és a járműhasználat helye és ideje szerint differenciált, ezért az megállapítható olyan szinten, amely tükrözi a járművek tényleges használatának tulajdonítható környezetszennyezés és forgalmi torlódások költségét. Emellett az úthasználati díj nem torzíja a belső piaci versenyt, hiszen valamennyi jármű-üzemeltetőnek meg kell fizetnie függetlenül a származásuk vagy letelepedési helyük szerinti tagállamtól, és mértéke arányos a közúthálózat használatának mértékével.*
- (10) *A hatásvizsgálat megállapításai szerint a környezetszennyezés költsége, valamint – forgalmi torlódásnak kitett utak esetében – a forgalmi torlódások költsége alapján kiszámított úthasználati díj **hozzájárulhat a hatékonyabb és környezetbarátabb közúti közlekedés kialakításához vagy azt eredményezheti**, és **hozzájárulhat** az éghajlatváltozással szembeni küzdelemre vonatkozó **uniós** stratégia végrehajtásához. E díj a tisztább jármű-technológiák igénybevételének ösztönözésével, a logisztikai tevékenység optimalizálásával és az üresjáratok számának csökkentésével mérsékelné a forgalmi torlódásokat és a helyi környezetszennyezést. Feltehetően közvetett módon fontos szerepet játszik a tüzelőanyag-fogyasztás visszaszorításában és az éghajlatváltozás elleni küzdelemben is. Az az úthasználati díj, amely a forgalmi torlódásnak kitett utak használata folytán a díj kiszámításához a forgalmi torlódásokra vonatkozó költségelemet foglal magában, **kizárólag akkor mérsékelheti** hatékonyabban a forgalmi torlódásokat, ha a tagállam valamely hasonló jellegű díjfizetési rendszerbe bevonja az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó **úthasználókkal kapcsolatos intézkedéseket magában foglaló cselekvési terv részét képezik, mint például a hasonló jellegű díjfizetési rendszerek vagy az azonos hatást kifejtő intézkedések, például a forgalmi korlátozások és a magas kihasználtságú járművek számára fenntartott forgalmi sávok. Mindezedáig azonban még nem igazolódott be kellő mértékben, hogy az ilyen jellegű útdíjak kiszabása jelentős változást eredményezett volna az egyes közlekedési módok megoszlásának arányában.***
- (11) **■** *A szennyező fizet elv a külső költségek kivetésén keresztül kerül végrehajtásra, ami szintén hozzájárul a külső költségek csökkentéséhez.*
- (12) *A Bizottság a külső költségek* kiszámítására felállított modell olyan megbízható módszereket és fajlagos értékeket tartalmaz, amelyek a közutak használóira kivetett díjak mértékének meghatározására már most felhasználhatók.
- (13) *Középtávon valamennyi európai díjrendszerben törekedni kell a külső költségek internalizálásának közelítésére, annak érdekében, hogy az európai szállítási vállalkozások világos árjelzést kapjanak, ami ösztönzi magatartásuk optimalizálását.*
- (14) *Továbbra is bizonytalan, hogy kis forgalmú közutak esetében mekkorák a differenciált úthasználati díj alkalmazásához szükséges rendszerek költségei és előnyei. Amíg ezt a bizonytalanságot nem sikerül eloszlatni, közösségi szinten a rugalmas megközelítés tűnik a legmegfelelőbbnek. E rugalmas megközelítés keretében a tagállamokra kell bízni annak eldöntését, hogy a hálózat helyi és országos jellemzői alapján bevezetnek-e külső költséget figyelembe vevő útdíjat, és ha igen, mely utakon.*
- (15) *Annak megelőzése érdekében, hogy a díjmegállapítási rendszerek szétforgácsolódjanak, és ezzel kedvezőtlen hatást gyakoroljanak a közlekedési ágazatra, egy adott tagállam területén nem kívánatos egyidejűleg időalapú használati díjat és úthasználati díjat is alkalmazni, kivéve azokban a különleges esetekben, amikor ez alagutak, hidak vagy hegyi átjárók építésének finanszírozása érdekében szükséges.*

2009. március 11., szerda

- (16) A napi, heti, havi vagy éves alapon megállapított időalapú használati díj nem valósíthat meg hátrányos megkülönböztetést az alkalmi úthasználókkal szemben, hiszen ezen úthasználók között valószínűleg jelentős arányban vannak külföldi fuvarozók. Ezért indokolt részletesebben rögzíteni a napi, heti, havi és éves díjtételek összegének egymáshoz viszonyított arányát. **Hatékonysági és méltányossági okokból az időalapú úthasználói díjakat az infrastruktúrára kivetett díjak átmeneti eszközének kell tekinteni. Ezért meg kell fontolni az időarányos használati díjon alapuló rendszerek fokozatos megszüntetését. A harmadik országokkal közös, uniós szárazföldi határokkal rendelkező tagállamok számára eltérést kell engedélyezni, valamint azt, hogy továbbra is alkalmazhassanak időalapú díjszabási rendszereket a határátkelő helyeken sorban álló nehézgépjárművekre.**
- (17) Kívánatos elkerülni a transzeurópai hálózaton és a közúthálózat nemzetközi forgalom által igénybe vehető egyéb részein alkalmazott díjmegállapítási rendszerek következtelenségeit. Ezért indokolt a településeket összekötő úthálózat teljes egészére azonos díjmegállapítási elveket alkalmazni.
- (18) Indokolt lehetővé tenni, hogy a megtett távolságon alapuló úthasználati díj olyan külsőköltség-elemet tartalmazzon, amely magában foglalja a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezést és zajártalmat. Emellett biztosítani kell, hogy a forgalmi torlódásnak általában kitett közutakon és csúcsidőben a forgalmi torlódások jellemzően helyi szinten viselt költségeit a külső költség kivetésén keresztül meg lehessen téríteni. Indokolt biztosítani azt, hogy az infrastruktúra költségéhez hozzá lehessen adni az úthasználati díjba beépített külsőköltség-elemet, feltéve hogy a költségek kiszámítása során teljesülnek bizonyos, az indokolatlan díjmegállapítás elkerülését célzó feltételek.
- (19) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom, valamint a forgalmi torlódások költségeinek hűbb megjelenítése érdekében a külsőköltségdíjat indokolt a közút típusa, a járműtípus és az időszak (például napi, heti és szezonális csúcsforgalmi és nyugalmi időszakok, éjszakai időszak) függvényében differenciálni.
- (20) A belső piac zökkenőmentes működése érdekében közösségi keretszabályt indokolt kialakítani annak biztosítására, hogy a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés és zajártalom, illetőleg a forgalmi torlódások helyi költségei alapján megállapított útdíjak átláthatók, arányosak és diszkriminációmentesek legyenek. Ez megkívánja közös díjmegállapítási elvek, számítási módszerek és elismert tudományos módszereken alapuló, a külső költségekre vonatkozó fajlagos értékek, valamint az úthasználati díjak rendszerére vonatkozó értesítési és jelentési mechanizmusok alkalmazását.
- (21) Kívánatos, hogy a külsőköltségdíj összegét megállapító hatóságnak ne fűződjön érdeke indokolatlanul magas összeg megállapításához, ezért e hatóságnak függetlennek kell lennie az úthasználati díjat beszedő és a bevételt kezelő szervtől. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a hegyvidéki területeken nem érdemes a transzeurópai hálózat kiemelt fontosságú projektjeinek finanszírozása érdekében emelnie az úthasználati díjat, ha a **folyosó fogalom meghatározása nem felel meg a forgalom tényleges áramlásának**. E helyzet orvoslása érdekében **az olyan folyosónak, amely esetében megengedhető a felár alkalmazása, különösen azokra az útszakaszokra kell kiterjednie, amelyek tekintetében a felár bevezetésének eredményeként a forgalom az érintett kiemelt fontosságú projekt felé terelődne**.
- (22) Az európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek megvalósításának előtérbe helyezése érdekében indokolt, hogy azok a tagállamok, amelyek felárat alkalmazhatnak, a külsőköltségdíj kivetése előtt inkább ezzel a lehetőséggel éljenek. Az úthasználókat terhelő indokolatlan díjfizetési kötelezettség elkerülése érdekében célszerű úgy rendelkezni, hogy a külsőköltségdíj és a felár együtt nem alkalmazható, kivéve ha a külső költségek meghaladják a már alkalmazott felár összegét. Ilyenkor indokolt levonni a külsőköltségdíj összegéből a felár mértékét.
- (23) Ha a külsőköltségdíjat differenciáltan vetik ki, akkor a forgalmi torlódások csökkentése, az infrastruktúra kihasználásának optimalizálása, az infrastruktúra károsodásának minimálisra csökkentése vagy a közúti közlekedésbiztonság előmozdítása érdekében az infrastruktúradíjban alkalmazott különbségek az úthasználók egyes csoportjaira indokolatlan terhet róhatnak, ezért ezt a lehetőséget ki kell zárni.
- (24) Nem engedhető meg a külsőköltségdíjra vonatkozó kedvezmény vagy a díjsökkentés alkalmazása, mivel jelentős a kockázata annak, hogy ez indokolatlanul hátrányos megkülönböztetést okoz az úthasználók egyes csoportjaival szemben.

2009. március 11., szerda

- (25) A külső költségeknek az úthasználati díjakba való beépítése eredményesebben hat a közlekedéssel kapcsolatos döntésekre, ha az úthasználók tisztában vannak e költségekkel. Ezért e költségeket az úthasználati díj beszedője által kiállított **könnyen érthető** elismervényen, számlán vagy egyéb hasonló okmányon indokolt elkülönítve feltüntetni. Ezeknek az iratoknak azt is meg kell könnyíteniük, hogy a fuvarozók a **külső költségdíjből** fakadó költségüket a megbízóra vagy más ügyfelükre áthárítsák.
- (26) Az elektronikus úthasználatidíj-rendszer alkalmazása alapvető szerepet játszik abban, hogy a díjbeszedés ne akadályozza a forgalom szabad áramlását, és a fizetőkapuknál álló sorok folytán az ne legyen negatív hatással a helyi környezetre. Ezért indokolt biztosítani, hogy **az infrastrukturális díjak és külső költségdíjak** beszedése olyan rendszeren keresztül történjék, amely teljesíti a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(1)</sup> előírt követelményeket, és amely alkalmas és arányos intézkedéseket ír elő annak biztosítása érdekében, hogy az elektronikus útdíjszedésre vonatkozó gyakorlat megfelelő mértékben figyelembe vegye a műszaki, a jogi és a kereskedelmi jellegű, valamint az adatvédelemmel és a magánélet védelmével összefüggő aggályokat. Ezen túlmenően ezeket a rendszereket úgy indokolt kialakítani, hogy ne tegyenek út menti akadályokat szükségessé, és később alacsony költségek mellett bármely párhuzamos közútra kiterjeszthetők legyenek. Ugyanakkor a szükséges átalakítások elvégzésére indokolt átmeneti időszakot biztosítani.
- (27) **Fontos, hogy ezen irányelv célkitűzése oly módon valósuljanak meg, hogy azok ne akadályozzák a belső piac zökkenőmentes működését. Meg kell akadályozni azt, hogy a nehéztehergépjárművek vezetőinek a jövőben még több nem kompatibilis és drága elektronikus berendezéssel kelljen felszerelni a vezetőfülkéjüket, kockáztatva, hogy használatuk közben hibát követnek el. A technológiák megsokszorozódása elfogadhatatlan. Az útdíjszedési rendszerek közösségi szintű átjárhatóságát tehát – a 2004/52/EK irányelv előírásainak megfelelően – minél hamarabb meg kell valósítani. Arra kell törekedni, hogy a gépjármű-berendezések száma egyre csökkenjen, ami lehetővé teszi a különböző tagállamokban érvényes különböző díjak alkalmazását.**
- (28) **A Bizottság minden szükséges intézkedést megtesz annak biztosítása érdekében, hogy 2010 végéig a 2004/52/EK irányelvnek megfelelő, valóban átjárható rendszert vezessenek be.**
- (29) A jogi egyértelműség érdekében indokolt meghatározni, hogy kifejezetten a forgalmi torlódások csökkentése vagy a környezeti hatások – beleértve a rossz levegőminőséget is – elleni küzdelem érdekében mely esetekben alkalmazhatók szabályozási célú díjak.
- (30) **A tagállamoknak a transz-európai közlekedési hálózat (TEN-T) költségvetési keretét és a strukturális alapokat fel kell tudniuk használni a közlekedési infrastruktúrák fejlesztésére, általában véve a közlekedés külső költségeinek mérséklése és az ezen irányelv rendelkezéseiből eredő díjak beszedésére szolgáló elektronikus eszközök alkalmazása céljából.**
- (31) Az irányelv közlekedéspolitikai céljaival összhangban kívánatos, hogy a külső költségdíjből származó többletbevétel – **amennyiben lehetséges – elsősorban a közúti közlekedés által okozott külső költségek lehetőség szerinti mérséklésére és megszüntetésére kelljen fordítani. Felhasználható továbbá a fenntartható mobilitás elősegítésére is.** Ezeknek a projekteknek ennek megfelelően a hatékony árképzés elvének érvényesítésére, a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentésére és hatásainak mérséklésére, a **közúti** járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására, valamint a **meglévő közúti infrastruktúra javítására vagy a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra kiépítésére** kell irányulniuk. Ide tartozik egyebek mellett a tisztább járművek kutatása és fejlesztése, valamint a környezeti levegő minőségének vizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló, 1996. szeptember 27-i 96/62/EK tanácsi irányelvben <sup>(2)</sup> és a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló, 2002. június 25-i 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(3)</sup> előírt cselekvési tervek közlekedéssel összefüggő részeinek megvalósítása, ideértve a nagyméretű infrastruktúrák körül és az agglomerációkban a közlekedés következtében előálló zajterhelés és levegőszennyezés mérséklésére irányuló intézkedéseket is. E bevétel ilyen célú elkülönítése nem mentesíti a tagállamokat a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében egyes nemzeti intézkedések bejelentésére vonatkozóan megállapított kötelezettségük teljesítése alól, és nem érinti a Szerződés 87. és 88. cikke alapján indítható eljárások kimenetelét.

<sup>(1)</sup> HL L 166., 2004.4.30., 124. o. ||

<sup>(2)</sup> HL L 296., 1996.11.21., 55. o. ||

<sup>(3)</sup> HL L 189., 2002.7.18., 12. o.

2009. március 11., szerda

- (32) Az úthasználati díjrendszerek átjárhatóságának elősegítése érdekében – bizonyos feltételek teljesítése mellett – **elő kell segíteni a közös úthasználati díjrendszer bevezetését célzó, tagállamok közötti együttműködést. A Bizottság támogatja azokat az tagállamokat, amelyek annak érdekében kívánnak együttműködni, hogy összevont területeiken közös díjrendszert vezessenek be.**
- (33) Indokolt, hogy a Bizottság kellő időben átfogó értékelést küldjön az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az azokban a tagállamokban szerzett tapasztalatokról, amelyek ezen irányelv alapján **külső költségdíjat** alkalmaznak. Ebben az értékelésben indokolt elemezni az éghajlatváltozás elleni küzdelemre vonatkozó stratégia keretében elért eredményeket, ideértve egy, a tüzelőanyagokra kivetett közös adónemnek az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> keretében való meghatározásában elért előrehaladást is, amely kiterjed a nehéz tehergépjárművek által felhasznált tüzelőanyagokra is. **A külső költségek internalizálásának átfogó értékelését minden más közlekedési mód tekintetében el kell végezni, ami ezen a területen további jogalkotási javaslatok alapját képezi. Ez biztosítja a külső költségek internalizálása igazságos és versenyképes rendszerének bevezetését, amely elejét veszi a belső piac torzulásának minden más közlekedési mód tekintetében.**
- (34) Az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és a 2006. július 11-i 1083/2006/EK tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> 55. cikkének (2) bekezdése értelmében a jövedelemtermelő projektek esetében a finanszírozási igény meghatározása során a közvetlenül a felhasználókat terhelő díjakból származó bevételt kell figyelembe venni. Mivel azonban a külsőköltségdíjből származó bevételt a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál történő csökkentésére és hatásainak mérséklésére, a járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására, valamint a a **meglévő közúti infrastruktúra javítására vagy a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra kiépítésére** irányuló projektekre kell elkülöníteni, ezt a bevételt a finanszírozási igény meghatározása során indokolt figyelmen kívül hagyni.
- (35) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak <sup>(3)</sup> megfelelően kell elfogadni.
- (36) A Bizottságot *fel kell hatalmazni* különösen arra, hogy a 0., a III., a IIIa. és a IV. mellékletet hozzáigazítsa a műszaki fejlődéshez és a tudományos haladáshoz, **az I., a II. és a IIIa.** mellékletet pedig az inflációhoz. Mivel ezen intézkedések általános hatályúak, és az 1999/62/EK irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (37) Mivel ezen irányelv célja, *nevezetesen* a külső költségeken alapuló, differenciált díjmegállapítás bevezetésének a fenntartható közlekedés előmozdítása érdekében történő ösztönzése, tagállami szinten nem valósítható meg kielégítően, és ezért az a közlekedés határokon átnyúló jellegének jelentősége folytán közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében rögzített szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az ugyanezen cikkben rögzített arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

#### 1. cikk

Az 1999/62/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikkben a b) és ba) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) »úthasználati díj«: valamely járműre az adott infrastruktúra használatáért a megtett távolság alapján kivetett, infrastruktúradíjból és/vagy külsőköltségdíjből álló, meghatározott összeg;

<sup>(1)</sup> HL L 283., 2003.10.31., 51. o. ||

<sup>(2)</sup> HL L 210., 2006.7.31., 25. o. ||

<sup>(3)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o. ||

2009. március 11., szerda

- ba) »infrastrukturadíj«: az infrastruktúrával kapcsolatban **az egy vagy – közösen kivitelezett infrastruktúra-projektek esetében – több** tagállamnál felmerülő költségek megtérülése érdekében az úthasználati díj részeként kivetett díj;
- bb) »külsőköltségdíj«: a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel **és** a közlekedésnek tulajdonítható zajártalommal **■** kapcsolatban a tagállamnál felmerülő költségek megtérülése érdekében az úthasználati díj részeként kivetett díj;
- bc) »a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés«: valamely jármű üzemeltetése során bizonyos káros anyagok levegőbe történő kibocsátásával okozott kár költsége;
- bd) »a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom«: valamely jármű által kibocsátott vagy a jármű és az útfelület kölcsönhatása következtében keletkező zajjal okozott kár költsége;

■

- be) »súlyozott átlagos infrastrukturadíj«: az infrastrukturadíjból egy adott időszakban befolyó teljes bevétel és az ezen időszakban a díjfizetés alá tartozó közútszakaszokon megtett járműkilométerek számának hányadosa;
- bf) »súlyozott átlagos külsőköltségdíj«: a külsőköltségdíjből egy adott időszakban befolyó teljes bevétel és az ezen időszakban a díjfizetés alá tartozó közútszakaszokon megtett járműkilométerek számának hányadosa;”

2. A 7., a 7a. és a 7b. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

(1) A tagállamok – az e cikk (2), (3) és (4) bekezdésében, valamint a 7a –7j. cikkben meghatározott feltételekkel – **a transzeurópai közúthálózaton** vagy közúthálózatuk **bármely olyan szakaszán, amely rendszerint jelentős nemzetközi teherforgalmat bonyolít**, úthasználati díjat **és/vagy** használati díjat tarthatnak fenn, illetőleg vezethetnek be.

(2) A tagállamok a területükön **■** nem alkalmazhatnak egyidejűleg úthasználati díjat és használati díjat. Az a tagállam azonban, amely hálózatán használati díjat alkalmaz, hidak, alagutak és hegyi átjárók használatáért úthasználati díjat szedhet.

(3) Az úthasználati díj és a használati díj sem közvetlenül, sem közvetve nem valósíthat meg hátrányos megkülönböztetést a fuvarozó illetősége, a fuvarozó letelepedése vagy a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam vagy harmadik ország, illetőleg a közlekedési művelet kiindulási pontja vagy rendeltetési helye alapján.

(4) Az 1985. december 20-i a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet (\*) alapján a menetíró készülék alkalmazása alól mentességet élvező járművek esetében, valamint az ezen irányelv 6. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott esetekben az ugyanott meghatározott feltételek szerint a tagállamok jogosultak kedvezményes úthasználati díjtételeket vagy használati díjakat alkalmazni, illetőleg az úthasználati díj vagy használati díj megfizetésének kötelezettsége alól mentességet adni.

(5) 2011. december 31-ig bármely tagállam dönthet úgy, hogy átmeneti jelleggel úthasználati díjat és/vagy használati díjat csak a legalább 12 tonna megengedett össztömegű járművekre vet ki. 2012. január 1-jétől kezdődően az úthasználati díjat és/vagy használati díjat a 2. cikk d) pontja szerinti valamennyi járműre alkalmazni kell, kivéve **■**, ha a tagállam megítélése szerint a díjfizetési kötelezettségnek a 12 tonnánál kisebb tömegű járművekre való kiterjesztése: (\*\*)

■

**2009. március 11., szerda**

## 7a. cikk

(1) A használati díjnak az infrastruktúra igénybevételének időtartamával arányosnak, és napi, heti, havi és éves alapon is befizethetőnek kell lennie. A havi díjtétel összegének **legfeljebb az éves díjtétel összege 10 %-ának**, a heti díjtétel összegének **legfeljebb az éves díjtétel összege 5 %-ának kell lennie**, a napi díjtétel összegének **pedig legfeljebb az éves díjtétel összege 2 %-ának** kell lennie.

## ■

(2) Az érintett tagállam a használati díj igazgatási költségeket is magában foglaló összegét járműosztályonként, a II. mellékletben előírt felső határértékeknél nem nagyobb összegben állapítja meg.

## 7b. cikk

(1) Az infrastruktúradíj összegét az infrastruktúra költségeinek megtérülése alapján kell megállapítani. A súlyozott átlagos infrastruktúradíjnak kapcsolódnia kell az építési költségekhez, valamint az adott infrastruktúra-hálózat üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési **és a biztonsági szabványok biztosításának** költségeihez. A súlyozott átlagos infrastruktúradíj a piaci feltételeknek megfelelő tőkehozamot vagy haszonkulcsot is tartalmazhat.

(2) A külsőköltségdíj összegének kapcsolódnia kell a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés, a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom vagy mindkettő költségéhez. A forgalmi torlódásnak kitett útszakaszokon a külsőköltségdíj magában foglalhatja e torlódások költségeit is azokban az időszakokban, amikor ezen útszakaszokon általában torlódások fordulnak elő.

(3) A figyelembe vett költségeknek kapcsolódnia kell azon hálózathoz vagy hálózatrészhez, amelyen az úthasználati díjat kivetik és az e díj fizetésére kötelezett járművek köréhez. A tagállamok e költségek bizonyos hányadának megtérítéséről is rendelkezhetnek.

## 7c. cikk

(1) A külső költségdíj összegét a közút típusától és az EURO kibocsátási osztálytól (**IIIa. melléklet, 1. táblázat**), továbbá – ha a díj tartalmazza a forgalmi torlódások vagy a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költségét – az időszaktól függően kell megállapítani.

(2) A külsőköltségdíj összegét a járműosztályok, az úttípusok és az időszakok minden egyes kombinációja esetében a IIIa. mellékletben előírt minimumkövetelményekkel, közös képletekkel és a legnagyobb áthárítható külső költségekkel összhangban kell megállapítani.

(3) **A külső költségdíj nem alkalmazandók a jövőbeni EURO kibocsátási szabványoknak a vonatkozó szabályokban meghatározott hatálybalépési időpontokat megelőzően megfelelő járművekre.**

(4) A külső költségdíj összegét **az egyes tagállamok állapítják meg. Ha egy tagállam erre a feladatra egy hatóságot jelöl ki**, ennek a hatóságnak jogi és pénzügyi szempontból függetlennek kell lennie attól a **testülettől**, amely a díjakat vagy azok bármely részét kezeli **és** beszedi. ■

## 7d. cikk

(1) A tagállamok az infrastruktúradíj összegét a III. mellékletben előírt számítási alapelveken alapuló módszertan alapján határozzák meg.

(2) Koncessziós úthasználati díj esetében az infrastruktúradíj legnagyobb összegének egyenlőnek vagy kisebbnek kell lennie annál az értéknél, amely a III. mellékletben előírt számítási alapelveken alapuló módszertanból adódna. A két érték egyenlőségét a szóban forgó koncessziós szerződés jellegének megfelelő, kellően hosszú referencia-időszak figyelembevételével kell megvizsgálni.

2009. március 11., szerda

(3) Az (1) és a (2) bekezdésben előírt kötelezettségek nem alkalmazandók azokra az úthasználatdíj-rendszerekre, amelyek 2008. június 10-én már hatályban voltak, valamint azokra, amelyekre vonatkozóan közbeszerzési eljárás keretében az ajánlatkérő 2008. június 10-ig ajánlatot vagy – tárgyalásos eljárás esetén – tárgyalásra vonatkozó felhívásra adott választ kapott, mindaddig, amíg ezek a rendszerek alapvető módosítás nélkül hatályban vannak.

7e. cikk

(1) Hegyvidéki régiókban **és agglomerációkban** lévő infrastruktúra esetében, a Bizottság előzetes tájékoztatását követően az infrastruktúradíjhoz kivételes jelleggel **útdíj-felár** adható olyan meghatározott útszakaszokon, ahol állandó torlódások előfordulhatnak vagy amelyekben a járművek jelentős környezetkárosítást okoznak, amennyiben:

- a) a felárból befolyó bevételt **a fenntartható mobilitás előmozdítására irányuló** olyan projektek finanszírozására fordítják, amelyek közvetlenül hozzájárulnak a torlódás vagy a környezetkárosítás enyhítéséhez és amelyek ugyanazon a közlekedési folyosón helyezkednek el, mint az az útszakasz, amelyen a felárat alkalmazzák;
- b) a felár összege nem haladja meg a 7b. cikk (1) bekezdésének és a 7d. cikknek megfelelően kiszámított, súlyozott átlagos infrastruktúradíj 15 %-át, kivéve ha a képződő bevételt hegyvidéki régióban fekvő infrastruktúrát magában foglaló **a fenntartható mobilitás előmozdítására irányuló** projektek határon átnyúló szakaszainak finanszírozására fordítják, amely esetben a felár nem haladhatja meg a fenti infrastruktúradíj 25 %-át;
- c) a felár alkalmazása nem különbözteti meg hátrányosan a kereskedelmi forgalmat a közút más használóival szemben;
- d) a felár bevezetését megelőzően a Bizottságnak megküldik a felár alkalmazásának pontos helyét, valamint az a) pontnak megfelelő **projektek** finanszírozásáról meghozott döntésre vonatkozó bizonyítékokat; és
- e) a felár alkalmazásának időtartamát előre meghatározzák és behatárolják, és ez az időtartam a várt keletkező bevétel tekintetében összhangban van a felár bevételeiből társfinanszírozni kívánt projektek pénzügyi tervével és költség-haszon elemzésével.

Az első albekezdés rendelkezéseinek az új, határon átnyúló projektekre történő alkalmazásához a projektben érintett valamennyi tagállam egyetértése szükséges.

(2) A Bizottság előzetes tájékoztatását követően felár azon az útszakaszon is alkalmazható, amely az (1) bekezdés alapján felárköteles út alternatívájának minősül, amennyiben:

- a felárnak valamely úton való alkalmazása következtében a forgalom jelentős része az alternatív útszakaszra terelődne át, és
- teljesülnek az (1) bekezdés első albekezdésének a)–e) pontjában előírt feltételek.

(3) Felár a 7f. cikknek megfelelően differenciált infrastruktúradíjra is alkalmazható.

(4) Amikor a Bizottság a felárat bevezetni kívánó tagállamtól megkapja a szükséges információkat, 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 hogy egy vagy több peremterület gazdasági fejlődésére jelentős negatív hatást fog gyakorolni, a 9c. cikk (2) bekezdésében előírt konzultációs eljárás szerint az érintett tagállam által benyújtott díjmegállapítási tervet elutasíthatja vagy kérheti annak módosítását.

**2009. március 11., szerda**

(5) Azokon az útszakaszokon, amelyek teljesítik az (1) bekezdésben a felár alkalmazására vonatkozóan előírt követelményeket, a tagállamok csak abban az esetben vehetnek ki külsőköltségdíjat, ha egyúttal felárat is alkalmaznak.

**I****7f. cikk**

(1) A csak infrastruktúradíjat magában foglaló úthasználati díjtételeket a jármű EURO kibocsátási osztálya (**IIIa. melléklet, 1. táblázat**) szerint differenciálni kell oly módon, hogy egyetlen díjtétel se haladja meg 100 %-nál nagyobb mértékben a legszigorúbb kibocsátási előírásokat is teljesítő, ugyanolyan járművekre vonatkozó díjtételt.

(2) A tagállamok jogosultak a legnagyobb díjtétel alkalmazására azokban az esetekben, amikor a jármű vezetője ellenőrzés alkalmával nem tud a jármű EURO kibocsátási osztályának igazolására alkalmas járműokmányt felmutatni, **feltéve, hogy van lehetőség a beszedett díj helyesbítésére és a többletdíj utólagos visszatérítésére.**

(3) A csak infrastruktúradíjat magában foglaló úthasználati díj a forgalmi torlódások csökkentése, az infrastruktúra károsodásának minimalizálása és az érintett infrastruktúra kihasználtságának optimalizálása vagy a közúti közlekedésbiztonság előmozdítása céljából is differenciálható, amennyiben:

- a) a differenciálás átlátható, azt nyilvánosságra hozták és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhető;
- b) a differenciálást napszaktól, naptípustól vagy évszaktól függően alkalmazzák; és
- c) az úthasználati díj egyetlen díjtétele sem haladja meg **500 %-nál** nagyobb mértékben a legolcsóbb napszakban, napon, illetve évszakban alkalmazott díjtételt.

(4) Az (1) és a (3) bekezdésben említett differenciálás nem alkalmazható úthasználati díjből származó többletbevétel elérésre céljából. A bevétel nem szándékolt növekedését a differenciálási rendszer módosításával ellensúlyozni kell, amit a többletbevétel keletkezése szerinti számviteli év végét követő két éven belül végre kell hajtani.

(5) Külsőköltségdíjat is magában foglaló úthasználati díj esetén az (1) és a (3) bekezdésben foglalt szabályok az úthasználati díj infrastruktúradíj részére nem alkalmazhatók.

**7g. cikk**

(1) A tagállam az új infrastruktúradíjat magában foglaló úthasználatidíj-rendszer bevezetését megelőzően legalább hat hónappal megküldi a Bizottságnak:

- a) a koncessziós úthasználati díjtől eltérő úthasználatidíj-rendszer esetén:
  - az infrastruktúra különböző költségelemeinek kiszámítása során használt fajlagos értékeket és egyéb paramétereket, és
  - a díjfizetési rendszerbe tartozó járművekre vonatkozó pontos információt, az egyes költségszámítások során figyelembe vett hálózat vagy hálózatrész földrajzi kiterjedését, valamint a díj révén megtérülő költségek hányadát;
- b) a koncessziós úthasználati díjat magában foglaló úthasználatidíj-rendszer esetén:
  - a koncessziós szerződéseket vagy azok jelentős változásait,

2009. március 11., szerda

- azt az alapesetet, amelyre az ajánlatkérő a 2004/18/EK irányelv VII B. melléklete szerinti koncesszióra vonatkozó hirdetményt alapozta; ezen alapeset a 7b. cikk (1) bekezdésének megfelelően tartalmazza a koncesszió alapján előírányzott becsült költségeket, a forgalom előrejelzését járműosztály szerinti bontásban, az úthasználati díj tervezett mértékét, valamint a koncessziós szerződés tárgyát képező hálózat földrajzi kiterjedését.
- (2) Legkésőbb az (1) bekezdésben előírt valamennyi információ közlését követő hat hónapon belül, a Bizottság véleményt ad arról, hogy teljesültek-e a 7d. cikkben előírt kötelezettségek. **A Bizottságnak e véleményéről tájékoztatnia** kell a 9c. cikk szerinti szakbizottságot és az **Európai Parlamentet**.
- (3) A tagállam az új külsőköltségdíjat magában foglaló úthasználatidíj-rendszer bevezetését megelőzően legalább hat hónappal megküldi a Bizottságnak:
- a) azon útszakaszok részletes megjelölését, amelyeken a külsőköltségdíjat alkalmazni kívánja, valamint azokat a járműosztályokat, úttípusokat és pontosan meghatározott időszakokat, amelyek szerint a külsőköltségdíjat differenciálni kívánja,
- b) a tervezett súlyozott átlagos külsőköltségdíjat és a tervezett összbevételt,
- c) a 7c. cikk (3) bekezdésének megfelelően a díj összegének meghatározására kijelölt hatóság megnevezését és képviselőjének nevét; és
- d) a IIIa. mellékletben előírt számítási módszer alkalmazásának szemléltetéséhez szükséges paramétereket, adatokat és információkat,
- e) **a külső költségdíj tervezett előírányzata,**
- f) **egy külön terv, amely arról szól, hogy hogyan lehet a külső költségdíjből befolyó többletbevételt a közlekedés negatív hatásainak csökkentésére fordítani.**
- (4) Ha úgy ítéli meg, hogy a 7b., 7c., 7i. cikkben vagy a 9. cikk (2) bekezdésében előírt kötelezettségek nem teljesülnek, a Bizottság a (3) bekezdésben előírt információk közlésétől számított hat hónapon belül felkérheti az érintett tagállamot a javasolt külsőköltségdíj kiigazítására. A Bizottság ilyen értelmű döntését hozzáférhetővé kell tenni a 9c. cikkben említett bizottság és az **Európai Parlament** számára.

#### 7h. cikk

- (1) Az úthasználati díj külsőköltségdíj-eleme tekintetében a tagállamok az úthasználók egyetlen csoportjára sem alkalmazhatnak kedvezményt vagy díjcsökkentést.
- (2) A tagállamok az infrastruktúradíj tekintetében kedvezményt vagy díjcsökkentést alkalmazhatnak feltéve, hogy:
- a) az így adódó díjstruktúra arányos, nyilvános, valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhető, és nem eredményezi többletköltségeknek más úthasználókra magasabb útdíj formájában történő áthárítását; és
- b) e kedvezmények vagy díjcsökkentések az igazgatási költségek tényleges megtakarítását eredményezik, és mértékük nem haladja meg a kedvezményre vagy díjcsökkentésre nem jogosult, azonos típusú járművek által fizetendő infrastruktúradíj összegének 13 %-át.

## 2009. március 11., szerda

(3) A 7f. cikk (3) bekezdésének b) pontjában és a 7f. cikk (4) bekezdésében foglalt feltételekre is figyelemmel, kivételes esetekben, nevezetesen olyan projektek esetén – **a teherszállítás terén** – amelyekhez jelentős európai érdek fűződik, és amelyek más közlekedési módokkal közvetlen versenyhelyzetben vannak, az úthasználati díj mértéke a kérdéses projekt gazdasági életképességének szavatolása érdekében más módon is differenciálható. Az így adódó díjstruktúrának lineárisnak, arányosnak, nyilvánosnak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetőnek kell lennie, és nem eredményezi többletköltségeknek más úthasználókra magasabb útdíj formájában történő áthárítását. E feltételek teljesülését a Bizottság a szóban forgó díjstruktúra bevezetése előtt ellenőrzi.

## 7i. cikk

(1) Az úthasználati díjakat és a használati díjakat oly módon kell kivetni és beszedni, valamint megfizetésüket oly módon kell ellenőrizni, hogy az a forgalom szabad áramlását a lehető legkisebb mértékben akadályozza, elkerülve Közösség belső határain bármilyen kötelező ellenőrzést vagy vizsgálatot. Ennek érdekében a tagállamok együttműködnek olyan módszerek kidolgozásában, amelyek lehetővé teszik, hogy a fuvarozók a használati díjakat legalább a nagyobb értékesítési pontokon, bármely általánosan elfogadott fizetési eszközzel, mind az alkalmazó tagállam területén belül, mind azon kívül, a nap 24 órájában megfizethessék. A tagállamok az úthasználati díjak és a használati díjak megfizetése céljára kijelölt pontokon megfelelő létesítményekkel biztosítják a szokásos közúti közlekedésbiztonsági előírások érvényesülését.

(2) Az úthasználati díjak és a használati díjak rendszere nem járhat a közúthálózat nem rendszeres használói számára indokolatlan anyagi vagy egyéb hátránnyal **az alternatív fizetési módokat alkalmazó használókhoz képest**. Különösen abban az esetben, ha valamely tagállam az úthasználati díjakat vagy használati díjakat olyan rendszer segítségével szedi be, amely a jármű fedelzetén különleges részegység elhelyezését teszi szükségessé, köteles gondoskodni arról, hogy ezen, a 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (\*\*\*) követelményeinek megfelelő részegységek ésszerű igazgatási és gazdasági feltételek mellett valamennyi úthasználó számára beszerezhetőek.

(3) Ha egy tagállam valamely járműre **útdíjat** vet ki, **az útdíj teljes összegét**, **az infrastruktúradíj összegét és a külső költségdíj összegét a** fuvarozó részére kiállított okmányon kötelező feltüntetni, **amennyiben lehetséges elektronikus úton**.

(4) A **külső költségdíjat** olyan elektronikus rendszer révén kell kivetni és beszedni, amely megfelel a 2004/52/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek, és amely jelentős országúti többletberuházást igénylő akadályok létrehozása nélkül később más közútszakaszokra is kiterjeszhető. **A tagállamok együttműködnek annak biztosítása érdekében, hogy ugyanazt az együttműködtethető elektronikus rendszert alkalmazzák, amelyet egymás területein is használni lehet a díjak szükség szerinti kiigazíthatóságának feltétele mellett.** ▮

(5) **Amint a Galileo műholdas helymeghatározási rendszeren alapuló díjbeszedő szolgáltatások technikailag működőképessé válnak, a 2004/52/EK irányelvben meghatározott interoperábilis európai elektronikus díjbeszedő rendszeren keresztül kell kivetni és beszedni a külső költségdíjakat.**

## 7j. cikk

Ez az irányelv nem érinti az infrastruktúra igénybevételeért úthasználati díjat vagy használati díjat szedő tagállamok azon lehetőségét, hogy a Szerződés 87. és 88. cikkének sérelme nélkül ezekért a díjakért megfelelő ellentételezést nyújtsanak, **akkor is, ha az így beszedett összegek nem haladják meg az I. mellékletben foglalt minimum díjakat.**

(\*) HL L 370., 1985.12.31., 8. o.

(\*\*) **Meghatározandó a jogalkotási eljárás egy későbbi szakaszában.**

(\*\*\*) HL L 166., 2004.4.30., 124. o.”.

3. A III. fejezet a következő ▮ cikkel egészül ki:

## „8b. cikk

(1) Két vagy több tagállam együttműködhet közös, az összterületükön egységesen alkalmazandó úthasználati díj-rendszer bevezetése érdekében. Az érintett tagállamok ilyen esetben biztosítják, hogy a Bizottság szorosan közreműködik ezen együttműködésben, valamint a rendszer későbbi üzemeltetésében és esetleges módosításaiiban.

2009. március 11., szerda

(2) A közös úthasználatdíj-rendszernek teljesítenie kell a 7–7j. cikkben foglalt követelményeket, és nyitva kell állnia más tagállamok előtt.”

4. A 9. cikkben az (1a) és (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1a) Ez az irányelv nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy kifejezetten a forgalmi torlódások csökkentése vagy a környezeti hatások – beleértve a rossz levegőminőséget is – elleni küzdelem érdekében bármely úton – **különösen belterületen, beleértve a transz-európai hálózat belterületen áthaladó útjait** – szabályozási célból díjat alkalmazzanak.

(2) Az a tagállam, amelynek területén kivetik a **külső költségdíjat**, biztosítja hogy a díjból befolyó bevételt **prioritásként kezelve a közúti közlekedés külső költségeinek csökkentésére és lehetőség szerinti megszüntetésére különítik el. A bevételeket** a hatékony árképzésre, a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentésére és hatásainak mérséklésére, a **közúti** járművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására, valamint a **meglévő közúti infrastruktúra javítására vagy a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztésére is fel lehet használni.**

Az a tagállam, amelynek területén kivetik az infrastruktúradíjat, dönt a díjból befolyó bevétel felhasználásáról. A közlekedési hálózat egésze fejlődésének elősegítése érdekében a díjból befolyó bevételt **főként a közúti közlekedési ágazat javára és a közúti közlekedési rendszer optimalizálására fordítják.**

**2011-től a külső költségdíj és az infrastruktúradíjak nyomán keletkező bevételek legalább 15 %-át minden tagállamban a TEN-T projektek pénzügyi támogatására fordítják a közlekedés fenntarthatóságának növelése érdekében. Ez a százalékos arány idővel emelkedik.”**

5. A 9b és 9c. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9b. cikk

A Bizottság az ezen irányelv és különösen a mellékletek végrehajtásával összefüggésben elősegíti a tagállamok közötti párbeszédet és a műszaki know-how cseréjét. A Bizottság a 0., a III., a IIIa. és a IV. mellékletet hozzáigazítja a tudományos haladáshoz és a műszaki fejlődéshez, **az I., a II. és a IIIa.** mellékletet pedig az inflációhoz. Ezen intézkedéseket, amelyek az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítását szolgálják, a 9c. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

9c. cikk

(1) A Bizottság munkáját bizottság segíti.

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

(3) Erre a bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(\*) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.”

6. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

(1) Legkésőbb 2012. december 31-ig, majd azt követően négyévente a külsőköltségdíjat és/vagy infrastruktúradíjat kivető tagállamok jelentést készítenek a területükön kivetett úthasználati díjakról, és azt megküldik a Bizottságnak. A jelentés információkat tartalmaz:

2009. március 11., szerda

- a) a súlyozott átlagos külsőköltségdíjra, valamint a járműosztályok, az úttípusok és az időszakok minden egyes kombinációjára meghatározott díjtételre;
- b) a külsőköltségdíjből származó összbevételre, az összbevétel felhasználásával kapcsolatos információkra; ||
- c) **a külső költségdíj vagy infrastruktúradíj hatása a közlekedési módok közötti váltásra, a közúti közlekedés optimalizálására és a környezetre, valamint a külső költségdíj hatása azokra a külső költségekre, amelyeket a tagállam a díj által kíván fedezni, és**
- d) a súlyozott átlagos infrastruktúradíjra és az infrastruktúradíjból származó összbevételre.

(2) **A Bizottság legkésőbb 2010. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a biztonságos és biztosított parkolóhelyek rendelkezésre állásáról a transzeurópai közúthálózat mentén.**

**Az érintett társadalmi partnerekkel történő konzultációt követően, e jelentést javaslatok kísérik a következőkről:**

- a) **infrastruktúradíjak kiszabása a biztonságos és biztosított parkolóhelyek biztosítása érdekében a transzeurópai közúthálózat mentén, amelyet az infrastruktúra-üzemeltetők vagy a transzeurópai közúthálózatért felelős közigazgatási hatóságok bevonásával állapítanak meg;**
- b) **iránymutatások az Európai Beruházási Bank, a Kohéziós Alap és a Strukturális Alapok számára a biztonságos és biztosított parkolóhelyek kellő megfontolása érdekében a transzeurópai közúthálózat-projektek tervezése és társfinanszírozása keretében.**

(3) A Bizottság legkésőbb 2013. december 31-ig jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács számára ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különösen a forgalmi torlódások és a közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés költségeinek megtérülésére vonatkozó rendelkezések hatékonyságáról, valamint az irányelv hatályának a 3,5 tonnánál nagyobb, de 12 tonnánál kisebb tömegű járművekre való kiterjesztéséről. A jelentés kitér arra:

- a) hogy indokolt-e az úthasználati díj kiszámítása során más külső költségeket, így különösen – abban az esetben, ha a tüzelőanyagra vonatkozó, az éghajlatváltozáshoz kapcsolódó közös adó nem járt kielégítő eredménnyel – a CO<sub>2</sub> kibocsátás költségét, a balesetek költségét és a biológiai sokféleségben bekövetkezett veszteség költségét is figyelembe venni;
- b) hogy indokolt-e ezen irányelv hatályát más járműosztályokra kiterjeszteni;
- c) hogy a járműveknek a környezetre, a forgalmi torlódásokra és az infrastruktúrára gyakorolt átlagos hatásai, a CO<sub>2</sub>-kibocsátása és energiahatékonysága, valamint az úthasználati díj kivetésének gyakorlati és gazdasági megvalósíthatósága figyelembevételével indokolt-e az úthasználati díjak differenciálásával összefüggésben felülvizsgálni a járműosztályok meghatározását; ||
- d) hogy műszakilag és gazdaságilag megvalósítható-e a településeket összekötő főutakon minimális távolság alapú díjak bevezetése. A jelentésben ki kell térni a díjkötelessé tehető útszakasztípusokra, e díjak kivetésének és megfizetésük kikényszerítésének lehetséges költséghatékony módszereire, valamint a minimális díjtételek megállapításának közös egyszerű módszerére;
- e) **az időalapú díjszabási rendszerek fokozatos megszüntetésének technikai és gazdasági kivitelezhetősége és a távolság alapú rendszerek bevezetése, valamint olyan eltérés előírása a harmadik országokkal közös, uniós szárazföldi határokkal rendelkező tagállamok számára, miszerint továbbra is alkalmazhatnak időalapú díjszabási rendszereket a határátkelő helyeken sorban álló nehézgépjárművekre; és**

2009. március 11., szerda

**f) olyan rendszerre irányuló javaslatra, amely biztosítja a külső költségek következetes és egy időben történő internalizálását minden más közlekedési mód tekintetében.**

**A jelentés mellé értékelést kell benyújtani az összes közlekedési mód esetében a külső költségek internalizálása során elért eredményekről, valamint egy javaslatot az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz az irányelv további felülvizsgálatáról.**

7. A III. melléklet a következőképpen módosul:

a) az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„E melléklet megállapítja a súlyozott átlagos infrastruktúradíjak kiszámításának alapelveit a 7b. cikk (1) bekezdésének megfelelően. Az úthasználati díjak költségekhez történő kapcsolására vonatkozó kötelezettség nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy a 7b. cikk (3) bekezdésének megfelelően ne rendelkezzenek a költségeknek az úthasználati díj-bevétellel történő teljes megtérítéséről vagy azon jogát, hogy a 7f. cikknek megfelelően az egyes úthasználati díjak összegét az átlagostól eltérően differenciálják (\*).

(\*) E rendelkezések és a költségmegtérülés időbeli ütemezése rugalmas megválasztásának lehetősége (lásd a 2.1. pont harmadik francia bekezdését) együttesen megfelelő mozgásteret biztosítanak olyan úthasználati díjak megállapításához, amelyek a úthasználók számára elfogadhatók, és a tagállamok konkrét közlekedési céljaival összhangban vannak.”

b) az 1. pont második franciabekezdésében a „7a cikk (1) bekezdése” kifejezés helyébe a „7b cikk (3) bekezdése” lép.

8. A III. mellékletet követően az irányelv az ezen irányelvben rögzített melléklet szövegével mint IIIa. melléklettel egészül ki.

## 2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2010. december 31-ig megfeleljenek. A tagállamok haladéktalanul közlik a Bizottsággal e rendelkezések szövegét, valamint az e rendelkezések és az irányelv közötti megfelelési táblázatot.

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

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

## 3. cikk

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

## 4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ||.

az Európai Parlament részéről  
az elnök

a Tanács részéről  
az elnök

2009. március 11., szerda

MELLÉKLET

„III. MELLÉKLET

A KÜLSŐKÖLTSÉGDÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI ÉS A LEGNAGYOBB ÁTHÁRÍTHATÓ KÜLSŐKÖLTSÉG-ELEMEK

Ez a melléklet szabályozza a külsőköltségdíj kivetésének minimumkövetelményeit, valamint a megengedhető külsőköltség-elemeknek a díjtétel összegének meghatározása során figyelembe vehető legnagyobb mértékét.

1. Az érintett hálózatrészek

A tagállam köteles pontosan megjelölni, hogy a hálózat mely részén vagy részein vet ki külsőköltségdíjat.

■ A tagállam **objektív kritériumok alapján dönthet úgy, hogy** csak hálózata egy részén vagy bizonyos részein vet ki külső költségdíjat ■

■

2. Az érintett járművek, utak és időszakok

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az úthasználati díjat differenciáló jármű-osztályozási rendszerről. Emellett tájékoztatják a Bizottságot azon közutak helyéről, amelyekre nagyobb összegű külsőköltségdíjat alkalmaznak (a továbbiakban: külvárosi utak), valamint azon közutak helyéről, amelyekre kisebb összegű külsőköltségdíjat alkalmaznak (a továbbiakban: településeket összekötő egyéb utak).

A tagállamok a fentiekben túl szükség szerint tájékoztatják a Bizottságot azon, az éjszakai, valamint a különböző napi, heti és szezonális csúcsgazalmi időszakokról, amelyekben a közutak nagyobb zsúfoltságára vagy a nagyobb zajártalomra való tekintettel nagyobb összegű külsőköltségdíj vehető ki.

A közutak besorolásának és az egyes időszakok meghatározásának a közút és a közút közelsége forgalmi torlódásokkal és környezetszennyezéssel szembeni kitettségének szintjével összefüggő, objektív kritériumokon kell alapulnia, így különösen a népsűrűsége, a szennyezési csúcsidezőszakoknak a 96/62/EK irányelvvel összhangban mért éves számán, a járműforgalom átlagos napi és óránkénti nagyságán, valamint a szolgáltatás színvonalán (azon napok vagy évek aránya, amikor a közút eléri vagy meghaladja kapacitását, átlagos idővesztés és/vagy a feltorlódott járműsor átlagos hossza). A felhasznált kritériumokat a tájékoztatásban meg kell jelölni.

3. A díj összege

A független hatóság minden **EURO kibocsátási osztályra**, közúttípusra és időszakra egyetlen konkrét összeget határoz meg. Az így adódó díjstruktúrának átláthatónak, nyilvánosnak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetőnek kell lennie.

A díjtételek megállapítása során a független hatóság a hatékony árképzés elvét követve jár el, vagyis olyan árakat alakít ki, amelyek a díjfizetésre kötelezett jármű használatából fakadó társadalmi határköltség közelítik. A díjtételnek a lehető legközelebb kell lennie az érintett úthasználótípushoz hozzárendelhető külső költséghez.

A díjtételek megállapítása előtt meg kell fontolni a közlekedés más útra terelődésének kockázatát, a közúti közlekedésbiztonságra, a környezetre és az utak zsúfoltságára gyakorolt káros hatásokat és az e kockázat enyhítésének lehetőségeit.

A független hatóság figyelemmel kíséri, hogy a díjmegállapítási rendszer – ott, ahol alkalmazzák – mennyire hatékony a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetkárosítás és az utak zsúfoltságának mérséklésében. A független hatóság a közlekedés iránti kereslet változásainak függvényében rendszeresen kiigazítja a díjstruktúrát és az adott **EURO kibocsátási osztályra**, úttípusra és időszakra vonatkozó díjtételek összegét.

4. A külsőköltség-elemek

4.1. A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége

Ha a tagállam úgy dönt, hogy a külsőköltségdíjba teljes mértékben vagy részben beépíti a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költségét, a független hatóság a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés áthárítható költségét a következő képlet, vagy ha azok kisebbek, az 1. táblázatban meghatározott fajlagos értékek szerint határozza meg:

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

2009. március 11., szerda

- $PCV_{ij}$ : az »i« jelű járműosztály által a »j« jelű úttípuson okozott levegőszennyezés költsége (euró/járműkilométer),
- $EF_{jk}$ : az »i« jelű járműosztály »k« jelű szennyező anyagra vonatkozó kibocsátási tényezője (gramm/kilométer),
- $PC_k$ : a »j« jelű úttípus esetén a »k« jelű szennyezőanyag pénzben kifejezett költsége (euró/gramm).

A fentiekben csak a por és az ózonnalanyagok, így különösen a nitrogén-oxidok és az illékony szerves vegyületek kibocsátása vehető figyelembe. A kibocsátási tényezőket az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről szóló, 2001. október 23-i 2001/81/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(1)</sup> előírt nemzeti emissziókataszterek összeállításakor a tagállamok által alkalmazott értékkel azonos értéket kell figyelembe venni (ami az EMEP/CORINAIR által az emissziókataszterek összeállításához kiadott útmutató használatát igényli) <sup>(2)</sup>. A szennyezőanyagok pénzben kifejezett költségét a »Handbook on estimation of external cost in the transport sector« (Kézikönyv a közlekedési ágazat külső költségeinek becsléséhez) című kiadvány || 13. táblázatából kell átvenni.

1. táblázat: A levegőszennyezés tekintetében maximálisan kiszabható díjak, amelyek egy adott osztályba tartozó valamennyi járműre vonatkoznak

Eurocent/járműkilométer	Magasabb külső költségdíjú utak/ Külvárosi utak és autópályák	Alacsonyabb külső költségdíjú utak/ településeket összekötő utak és autópályák
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	3	2
<b>EURO VI</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<i>Az EURO VI kategóriánál kevésbé levegőszennyező járművek, például a természetes gáz és hidrogén keverék vagy hidrogén meghajtású hibrid és elektronikus nehézgépjárművek</i>	<b>0</b>	<b>0</b>

Értékek eurocentben, 2000

Az 1. táblázatban található értékek a »Handbook on estimation of external cost in the transport sector« című kiadvány || 15. táblázatában megadott, négy különböző tömegosztályra vonatkozó értékek számtani közepének felelnek meg. A tagállamok az 1. táblázatban található értékeket a járműparkon belüli tényleges járműméret-összetételnek megfelelően, korrekciós tényezők alkalmazásával kiigazíthatják. Az 1. táblázatban található értékek hegyvidéki területeken – az utak esése, a tengerszint feletti magasság és/vagy a hőmérsékleti inverzió által indokolt mértékben – legfeljebb 2-es szorzóval kiigazíthatók.

A független hatóság a levegőszennyező anyagokra vonatkozó mérési adatok és a levegőszennyező anyagok pénzben kifejezett költségének helyileg érvényes értéke felhasználásával alternatív módszereket alkalmazhat, amennyiben az eredmények egyetlen járműosztály esetében sem haladják meg a fenti képletből vagy a fenti fajlagos értékekből adódó eredményeket.

Minden olyan paramétert, adatot és egyéb információt, amely a levegőszennyezés áthárítható költsége kiszámításának megértéséhez szükséges, nyilvánosságra kell hozni.

#### 4.2. A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége

Ha a tagállam úgy dönt, hogy a külsőköltségdíjba teljes mértékben vagy részben beépíti a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költségét, a független hatóság a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom áthárítható költségét a következő képlet, vagy ha azok kisebbek, a 2. táblázatban meghatározott fajlagos értékek szerint határozza meg:

$$NCV_{ij}(\text{nappal}) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

<sup>(1)</sup> HL L 309., 2001.11.27., 22. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség módszertana ||.

**2009. március 11., szerda**

$NCV_{ij}$  (éjszaka) =  $n \times NCV_{ij}$  (nappal), ahol:

- $NCV_{ij}$ : az »i« jelű járműosztály által a »j« jelű úttípuson okozott zajártalom költsége (euró/járműkilométer),
- $NC_{jk}$ : a »j« jelű úttípuson a »k« jelű zajszint által okozott zajártalom lakosonkénti költsége (euró/fő),
- $POP_k$ : a nappali időszakban a »k« jelű zajszintnek kitett lakosok kilométerenkénti száma (fő/kilométer),
- $ADT$ : az átlagos napi forgalom (járműszám),
- $n$ : az éjszakai korrekciós tényező.

A »k« jelű zajszintnek kitett lakosok számát a *környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről* szóló, 2002. június 25-i 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> 7. cikke alapján elkészített stratégiai zajtérképekből kell átvenni.

A »k« jelű zajszint által okozott zajártalom lakosonkénti költségét a »Handbook on estimation of external cost in the transport sector« című kiadvány || 20. táblázatából kell átvenni.

Az átlagos napi forgalom meghatározása során a nehéz tehergépjárművek a személygépkocsikhoz képest legfeljebb 4-szeres súllyal vehetők figyelembe.

2. táblázat: A járművek által okozott zajártalom áthárítható költsége (NCV)

Eurocent/járműkilométer	Nappal	Éjszaka
Külvárosi utak	1,1	2
Településeket összekötő egyéb utak	0,13	0,23

Értékek eurocentben, 2000

Forrás: Handbook on estimation of external cost in the transport sector, 22. táblázat ||

Az 2. táblázatban található értékek hegyvidéki területeken – az utak esése, a hőmérsékleti inverzió és/vagy a völgyek zajfelerősítő hatása által indokolt mértékben – legfeljebb 5-ös szorzóval kiigazíthatók.

Minden olyan paramétert, adatot és egyéb információt, amely a zajártalom áthárítható költsége kiszámításának megértéséhez szükséges, nyilvánosságra kell hozni.

<sup>(1)</sup> HL L 189., 2002. 7. 18., 12. o.”

## **Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumainak nyilvánossága (átdolgozás) \*\*\*I**

P6\_TA(2009)0114

**Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférésről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat (átdolgozás) (COM(2008)0229 – C6-0184/2008 – 2008/0090(COD))**

(2010/C 87 E/62)

(Együttdöntési eljárás - átdolgozás)

A javaslat 2009. március 11-én a következőképpen lett módosítva<sup>(1)</sup>:

<sup>(1)</sup> Az ügyet az eljárási szabályzat 53. cikk (2) bekezdése alapján visszautalták a bizottsághoz (A6-0077/2009).