



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.5.31.
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

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)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A hatékony és megbízható szállítási rendszer alapvető fontosságú a belső piac gördülékeny működése szempontjából, és a gazdaság egyik ágazataként fontos szerepet játszik. Bár a közúti szállítás tölti be a legfontosabb szerepet a szárazföldi szállítási rendszerben, egyben számos társadalmi-gazdasági és környezetvédelmi probléma forrása is (pl. éghajlatváltozás, levegőszennyezés, zaj, forgalmi torlódás). Az úthasználati díj kulcsfontosságú lehet a tisztább, hatékonyabb működésre való ösztönzésben, és a következetes rendszer elengedhetetlen az úthasználók igazságos kezelése és a fenntartható infrastruktúra-finanszírozás szempontjából.

Az 1999/62/EK irányelv¹ biztosítja a jogi keretet a nehéz tehergépjárművekre bizonyos utak használata esetén kivetett díjakkal kapcsolatban. Az irányelv célja, hogy megszüntesse azokat a körülményeket, amelyek torzítják a szállítási vállalatok közötti versenyt, ennek érdekében pedig fokozatosan harmonizálja a járművek adóztatását, és igazságos mechanizmusokat vezet be az infrastruktúra-használati díjak kivetése terén. Megállapítja a járműadók minimumát a nehéz tehergépjárművekre vonatkozóan, és pontosítja az infrastruktúra-használati díjak kivetésének módjait, beleértve a díj mértékének változását a járművek környezetvédelmi teljesítményétől függvényében.

Az irányelv azonban nem tartalmaz olyan konkrét elemeket, amelyek a szállításból származó CO₂-kibocsátás csökkentésére irányulnának. A közúti szállításból származó CO₂-kibocsátás 2014-ben még mindig 17 %-kal magasabb volt, mint 1990-ben. A kibocsátás jelentős része a személygépkocsiktól származik (több mint 60 %), míg a nehéz tehergépjárművek kibocsátása nő. A jelenlegi tendenciák alapján a kibocsátáscsökkentés nem lesz elegendő ahhoz, hogy el lehessen érni a 2030-ra, illetve 2050-re kitűzött uniós célokat.

A nem megfelelő karbantartás miatt a közúti infrastruktúra állapota sok tagállamban romlik. 2006 és 2013 között az EU-ban körülbelül 30 %-kal csökkentek az útkarbantartásra fordított állami kiadások, amelyek 2013-ban a GDP 0,5 %-át tették ki (összehasonlításként ez az adat 1975-ben 1,5 %, 2008-ban pedig 0,8 % volt). Ez számos negatív gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi hatáshoz vezet, például a jármű-üzemeltetés költségeinek növekedéséhez, szennyezőanyag- és zajkibocsátáshoz, az utazási idő megnövekedéséhez, balesetekhez, továbbá hátrányosan érinti a gazdaságot is.

A jelenlegi törvényi szabályozás csak a nehéz tehergépjárművekre vonatkozik, a többi járműre nem. Ezen a területen, amely leginkább személygépkocsikat foglal magába, és amely nem tartalmaz konkrét határokat, fennáll a veszélye annak, hogy a rövid időre szóló matricák aránytalanul magas áron érhetők el, ami hátrányos megkülönböztetést jelent az alkalmi, nagyrészt külföldi úthasználókkal szemben. További, az összes járműtípust érintő diszkriminációs probléma lehet az adott országban élő úthasználóknak nyújtott kompenzáció, az időalapú használati díj bevezetése esetén.

A közúti szállítással járó negatív hatások jelentős költséget jelentenek a társadalomra nézve. Míg a személygépkocsik és a kisteherautók kevésbé károsítják az infrastruktúrát, mint a

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42-50. o.).

nehézgépjárművek (beleértve a nehéz tehergépjárműveket és a buszokat/távolsági autóbuszokat), a személygépkocsik felelnek a közúti szállítás által generált külső költségek 2/3-áért (ideértve az éghajlatváltozással, a levegőszennyezéssel, a zajjal, a balesetekkel és más negatív hatásokkal összefüggő költségeket), ami a GDP kb. 1,8-2,4 %-át teszi ki.

Emellett a forgalmi torlódás állandó probléma a városi területeken belül és kívül; ennek ellenére a tagállamok eddig csak elvétve foglalkoztak a kérdéssel. A közúti csúcsforgalom jelentős társadalmi költséggel jár, amely eléri az EU GDP-jének 1 %-át. E költségek kétharmada a személygépkocsiknak, 20-30 %-a pedig a települések közötti forgalomnak tulajdonítható.

A kezdeményezés célja, hogy előrelépést érjen el a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elvek alkalmazása terén, elősegítve ezzel a pénzügyi és környezetvédelmi szempontból fenntartható, társadalmilag méltányos közúti szálítást.

A kezdeményezés hozzájárul a célravezető és hatásos szabályozás programhoz (REFIT), mivel arra szolgál, hogy aktualizálja és egyszerűsítse az irányelv bizonyos rendelkezéseit.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A kezdeményezés célja, hogy orvosolja a meglévő szabályozás (1999/62/EK irányelv) hiányosságait, azaz elérje, hogy a szabályozás célkitűzései jobban teljesüljenek. A javasolt feltételek egyszerűsítének az irányelv bizonyos rendelkezéseit, például eltörölnék az Euro kibocsátási osztályokon alapuló díjak közötti különbségeket, mivel az ezzel járó előnyök hamarosan eltűnnek, másrészt megszüntetnék a nehézkes bejelentési kötelezettségeket, különösen a külső költségekre kiszabott díjak vonatkozásában.

Emellett javasolt az irányelv hatályát kiterjeszteni a buszokra, a személygépkocsikra és a kisteherautókra is, biztosítandó az infrastruktúra-használat következetesebb díjszabását egész közúti szállítási szektorban. A CO₂-kibocsátással kapcsolatos, fent említett problémák miatt javasolt olyan útdíjakat kiszabni, amelyek összefüggnek a kibocsátás mértékével.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A kezdeményezés része a Bizottság Energiaunió létrehozására irányuló erőfeszítésének, valamint egy sor, az alacsony kibocsátással járó szállítással kapcsolatos javaslatnak², mint amilyen a személygépkocsik és kisteherautók CO₂-kibocsátásával kapcsolatos rendelet felülvizsgálata, vagy a tehergépkocsik és buszok CO₂ -kibocsátásának tanúsítására és monitorozására/jelentésére vonatkozó javaslatok; továbbá más kapcsolódó kezdeményezések a közúti szállítás terén, nevezetesen az átjárható elektronikus útdíjszedési szolgáltatásokra vonatkozó szabályozás, illetve az árufuvarozás, valamint a busszal végzett személyszállítás belső piacát irányító szabályok felülvizsgálatát illetően.

A javasolt módosítások összhangban vannak a közlekedésről szóló 2011-es Fehér könyvben³ megfogalmazott célkitűzésekkel, amelyek az Európai Unió Működéséről szóló Szerződésben is szereplő „szennyező fizet”, illetve a „felhasználó fizet” elv teljes körű alkalmazása felé történő elmozdulást szorgalmazza, a közlekedés és az infrastruktúra finanszírozása fenntarthatóságának biztosítása érdekében. A távolságalapú díjszabás megkönnyítése

² COM (2016) 501 final: Az alacsony kibocsátással járó mobilitásra vonatkozó európai stratégia

³ COM (2011) 144 végleges: Útitervezés az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé

érdekében párhuzamosan zajlik az elektronikus útdíjszedési szolgáltatások átjárhatóságának felülvizsgálata is⁴. A javasolt módosítások összhangban vannak a járművek károsanyag- és zajkibocsátásával kapcsolatos környezetvédelmi szabályozással is.

Továbbá a hatály kiterjesztése kapcsán a kezdeményezés a nagy teljesítményű járművek CO₂-kibocsátására vonatkozó tanúsítási eljárások elfogadására, valamint könnyű tehergépjárművek szennyezőanyag- és CO₂-kibocsátását szabályozó rendeletekre épül. Ami az érintett úthálózatot illeti, a javaslat a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó átdolgozott uniós iránymutatásokra támaszkodik.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

Az 1999/62/EK irányelv jogalapját az EK-szerződés 71. és 93. cikke jelenti (jelenleg 91., illetve 113. cikk).

A jelen javaslat az irányelv úthasználati díjakra és használati díjakra vonatkozó rendelkezéseit érinti, amely területre az EUMSZ 91. cikke alkalmazandó.

Az irányelv II. fejezetében található, a járművek adóztatásával kapcsolatos bizonyos rendelkezéseinek módosításaira az EUMSZ 113. cikke vonatkozik, és ezekkel külön jogszabályjavaslat foglalkozik.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

Az EUMSZ 4. cikke (2) bekezdésének g) pontja értelmében az EU a tagállamokkal megosztott hatáskörrel rendelkezik a közlekedés szabályozása tekintetében. A meglévő szabályok adaptálását azonban csak maga az Unió végezheti el. Az uniós szabályoknak más járműkategóriákra való kiterjesztését az érintett kategóriák által az uniós és globális szintű problémákra gyakorolt hatások indokolják. Ami a szabályoknak a személygépkocsikra, minibuszokra és kisteherautókra való kiterjesztését illeti, ez segítene elkerülni annak kockázatát, hogy a tagállamok az alkalmi felhasználókkal vagy a külföldön regisztrált járművekkel szemben egyenlőtlen bánásmódot alkalmazzanak. A szabályoknak a buszok/távolsági buszokra való kiterjesztése segítene csökkenteni verseny torzulásait a személyszállítás belső piacán, az említett járműveknek a vasúti közlekedéssel szemben történő előnyben részesítésével (pl. felmentés az infrastruktúra-használati díj fizetése alól, míg a vasúti közlekedésre továbbra is érvényes a díjfizetési kötelezettség).

Általánosabb szempontból tekintve, mivel ezek a járművek mind ugyanazt az úthálózatot használják, és hozzájárulnak a CO₂-kibocsátáshoz, a levegőszennyezéshez és a forgalmi torlódáshoz, az említett problémákra való tekintettel indokolt kiterjeszteni rájuk a szabályozást.

• Arányosság

A javasolt intézkedések csak a kitűzött célok – nevezetesen a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elv következetes alkalmazása – eléréséhez járulnak hozzá, és nem haladják meg az ehhez szükséges mértéket.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/52/EK irányelve (2004. április 29.) a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról, HL L 166., 2004.4.30., 124. o., és a Bizottság határozata (2009. október 6.) az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás és műszaki elemei meghatározásáról, HL L 268., 2009.10.13., 11. o.

A szabályozás hatályának a nehéz tehergépjárműveken kívül további járművekre való kiterjesztésére azért van szükség, hogy biztosítani lehessen, hogy minden, közúti forgalomban részt vevő járműre következetes szabályok vonatkoznak, és hogy kezelni lehessen olyan problémákat, amelyek nem vagy nem kifejezetten a nehéz tehergépjárművek forgalmával függenek össze (az infrastruktúra minőségének csökkenése, a közúti közlekedés magas CO₂-kibocsátása, levegőszennyezés, zaj, forgalmi torlódás, külföldi felhasználókkal szembeni hátrányos megkülönböztetés).

A tagállamokra, a vállalkozásokra és a polgárookra háruló költségek elhanyagolhatók a potenciális előnyökhöz képest. A javaslat nem kötelezi a tagállamokat útdíjak alkalmazására, de összehangolja az ilyen díjak alkalmazásának módját az Unióban. A már meglévő díjak mértékének emelését sem vonja maga után.

A hatásvizsgálat keretében több lehetséges szakpolitikai intézkedés elvetésre került az arányosság elve alapján, mint például a kötelező infrastruktúra-használati díj vagy a kötelező dugódíj.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a módosítani kívánt jogi aktus egy irányelv, elvileg a módosító aktusnak is ugyanilyen formában kell megtörténnie.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELESEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

A Bizottság 2013-ban közzétette a 1999/62/EK irányelv értékelését⁵. A külső használatra szóló jelentés 2014 januárjában jelent meg, „Az uniós infrastruktúra-használati díjszabási politika alkalmazásának értékelése és hatásai 1995-től” címmel⁶. Az értékelés több, a jelenlegi keret jegyében a nehéz tehergépjárművekre kiszabott díjakkal összefüggő problémát tárt fel.

Míg 24 tagállam valamilyen formában kiszabott úthasználati díjat, és a jelek arra mutattak, hogy hálózati szinten megtörténik az áttérés a távolságalapú díjszabásra, ez az átállás lassúnak bizonyult, és tartós következtelenségek tapasztalhatók az Unión belül. Az értékelés nagy különbségeket talált az egyes országok úthasználati díjszabási politikái között, és arra a következtetésre jutott, hogy a harmonizáció hiánya mind a díjak típusa (időalapú matricák, távolságalapú díjak, megkülönböztetéssel és anélkül), mind a használatban lévő díjbeszedési technológiák terén ahhoz vezetett, hogy az állami hatóságokat és a felhasználókat további adminisztratív és anyagi terhek sújtják.

Bár az irányelv támogatja a célkitűzések megvalósítását, az értékelés több hiányosságot is feltárt:

- **Hatály:** mentességet lehet biztosítani a 12 tonna alatti nehéz tehergépjárművek számára, ami egyenlőtlenné teszi a versenyfeltételeket a teherszállítás terén;

⁵ A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló módosított 1999/62/EK irányelv utólagos értékelése, SWD(2013) 1 final

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

- Az irányelv által lehetővé tett időalapú díjak nem elég hatékonyak az infrastruktúra-költségek fedezése, a tisztább, hatékonyabb működésre való ösztönzés vagy a forgalmi torlódás csökkentése terén;
- A külső költségekre kivetett díjak alkalmazása is túl bonyolult, ugyanakkor az Euro kibocsátási osztályokon alapuló (kötelező) változatok közül csak a maximális díj van meghatározva, és a tagállamok ezen belül szabadon dönthetnek a díj mértékéről;
- A forgalmi torlódás csökkentése érdekében alkalmazott díjak változása: a bevételsemlegesség követelményének alkalmazása túl nehézkesnek tűnik, emellett pedig igazságtalan, ha csak a nehéz tehergépjárművekre alkalmazzák, holott a forgalmi torlódáshoz az út összes használója hozzájárul.

Míg az értékelés az irányelv jelenlegi feltételeire összpontosított, a megkérdezett érdekelt felek további fontos kérdésekre mutattak rá, például arra, hogy csökkenteni kell a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátását, és ki kell alakítani egy, a személygépkocsikra (és más járműkategóriákra) vonatkozó díjszabási rendszert, hogy el lehessen kerülni az alkalmi (külföldi) úthasználókkal szemben hátrányos megkülönböztetést.

• **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Összhangban az érdekelt felekkel folytatott konzultációkra vonatkozóan a 2002. december 11-én kiadott bizottsági közleményben (COM(2002) 704 végleges) meghatározott minimális követelményekkel konzultációra került sor az érdekeltekkel.

Különböző nyílt és célzott konzultációs módszerek és eszközök alkalmazására került sor.

1) „Az Ön hangja Európában” nevű portálon kérdőíveken alapuló, standard 12 hetes nyilvános online konzultációt szerveztek.

A nyilvános online konzultáció július 8. és október 5. között zajlott, de a késve leadott kérdőíveket is figyelembe vették. A nyilvános online konzultáció két kérdéssorból állt: az egyik általános jellegű volt, és az átlagfelhasználók benyomásait kívánta megérteni, a másikban pedig a műszaki jelleg dominált, és a szakértőknek szólt.

A kérdőíveket 135-en töltötték ki, és a Bizottság további 48 dokumentumot is kapott. A válaszadók között sokféle érdekelt csoport szerepelt, például szállítási vállalkozások (42 %), fogyasztók/polgárok (14 %), állami hatóságok (13 %), építőipar (7 %), állami közlekedési társulások (4 %) és díjbeszedési szolgáltatásokat/megoldásokat nyújtó cégek (4 %).

2) Célzott konzultációra került sor bizonyos érdekeltekkel és szakemberekkel a hatásvizsgálati folyamat keretében, ami a következőket foglalta magában:

- a) a Bizottság által szervezett, 2015 szeptembere és októbere folyamán zajló tematikus szemináriumsorozat az érdekelt felek és a tagállamok részvételével.
- b) Konferencia 2016. április 19-én az utakkal kapcsolatos kezdeményezésekről.
- c) 21, a hatásvizsgálatot támogató tanulmányt készítő alvállalkozó által készített interjú specifikus adatigények alapján kiválasztott érdekelt felekkel.

A válaszok összegzése és az eredmények felhasználása

Általános támogatás volt tapasztalható a hatékony üzemanyag-felhasználású járművek használatát ösztönző intézkedéseket illetően, bár azt kevesebben támogatták, hogy mindez az eltérő úthasználati díjak révén valósuljon meg. Sok Unión kívüli államot képviselő megkérdezett támogatta a CO₂-kibocsátás alapján történő különbségtétel bevezetését és az Euro kibocsátási osztályok szerinti megkülönböztetés fokozatos eltörlését. Bár rövid távú megvalósíthatóságával kapcsolatban kétségek merültek fel, nem volt nyilvánvaló ellenállás a CO₂-kibocsátáson alapuló díjszabás bevételesemleges változatával szemben.

Az utak minőségét biztosító intézkedésekkel kapcsolatban jelentős különbség volt (1) a nyilvános online konzultáció keretében kifejtett vélemények és az interjúk keretében megkérdezett érdekelt felek többségének véleménye, illetve (2) az interjúk keretében megkérdezett tagállamok véleménye között. Az első csoportba tartozó válaszadók nagy része általánosságban támogatta a közúti infrastruktúra minőségét biztosító intézkedéseket. Másrészt a tagállamok általánosságban nem támogatták az intézkedéseket.

A hátrányos megkülönböztetés elkerülésére és az egyenlő versenyfeltételek biztosítására szolgáló intézkedéseket a tagállamok és a többi érdekelt fél szintén eltérő módon ítélte meg. A nyilvános online konzultáció résztvevői határozottan támogatták a „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvek alkalmazását, és azt, hogy az EU biztosítsa, hogy a matricák árát arányos módon állapítják meg. A kiegészítő hozzászólások és az Unión kívüli államokat képviselő megkérdezettek nagy számban támogatták az időalapú használati díjak fokozatos eltörlését, amely lehetővé teszi a távolságalapú díjszabást. Ezzel szemben a tagállamok megosztottak voltak azzal kapcsolatban, hogy mi a további teendő ezen a téren.

A hatékony közlekedési rendszer biztosítását illetően a nyilvános online konzultációban a válaszadók többsége úgy vélte, hogy a forgalmi torlódás kezelésének a tagállamok hatáskörében kell maradnia, és a legtöbben azt támogatták, hogy ez egy minden járműre alkalmazandó dugódíj formájában valósuljon meg. Azok, akik támogatták a dugódíj kiszabását, hangsúlyozták, hogy annak minden járműre ki kell terjednie, nem csak a nehéz tehergépjárművekre. A tagállamok általánosságban véve a nagyobb fokú rugalmasságot részesítették előnyben.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A probléma meghatározása részben külső szakvéleményt (Az uniós infrastruktúra-használati díjszabási politika alkalmazásának értékelése és hatásai 1995-től, A közlekedés külső költségeiről szóló frissített kézikönyv⁷), valamint további kutatásokat felhasználó értékeléseken alapul.

Egy külső alvállalkozó 2017 áprilisában tanulmányt készített a hatásvizsgálat támogatása érdekében⁸.

- **Hatásvizsgálat**

A kezdeményezést hatásvizsgálat támogatja, amely bizonyos fenntartások mellett kedvező véleményt kapott Szabályozói Ellenőrzési Testülettől. A Testület ajánlásaiban kérte a CO₂-

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC.

kibocsátás csökkentésével kapcsolatos cél alaposabb indoklását, valamint pontosabb tájékoztatást a következő témákban:

- az úthasználati díjakból származó bevételek megkülönböztetett kezelése,
- a jelenlegi törvényi szabályozás hiányosságai,
- bizonyos alternatívák elvetése és
- a várható hatások.

A megjegyzéseket a hatásvizsgálat felülvizsgálatakor figyelembe vették, és az ennek megfelelően további részleteket és magyarázatokat tartalmaz, ahogyan az a hatásvizsgálati jelentés I. melléklete is említi. Egyéb módosítások mellett az alábbi változtatások kerültek bevezetésre a fent említett problémák kezelésére:

- A probléma magyarázata és különösen a problémaforrások leírása kiegészült az egyéb környezetvédelmi díjakkal/adókkal és a CO₂-előírásokkal való komplementaritás magyarázatával. Noha az egyéb eszközök hatásosak lettek volna, nem bizonyultak elégségesnek a közlekedésből származó CO₂-kibocsátás olyan mértékű visszaszorítására, mint azt az EU kötelezettségvállalásai szükségessé teszik.
- A fenntartott szakpolitikai intézkedéseket leíró melléklet kiegészült a nem kötelező dugódíjból származó bevételek elkülönített kezelésének okaira vonatkozó magyarázattal. Az egyik fő szempont az elfogadhatósággal, méltányossággal, valamint a díj esetleges visszatartó hatása ellensúlyozásának céljával függ össze.
- További magyarázattal egészült ki a jelenlegi jogszabályok végrehajtásának és értékelésének, valamint a problémaforrásoknak a leírása, külön hivatkozással a jogszabályoknak és azok hiányosságainak szerepére.
- A kötelező útdíjakra és a bevételek általános előirányzatára vonatkozó intézkedések elvetése indokainak leírása további részletekkel bővült.
- A megfelelő szakaszok a CO₂-kibocsátás, az érintett tagállamok, valamint az egyszerűsítések szempontjából várható hatások részletesebb leírásával egészültek ki.

Négy egymásra épülő szakpolitikai alternatívát (PO1-PO4) vettek számításba, amelyek a szabályozói beavatkozás egyre fokozódó mértékét tükrözik.

Az első szakpolitikai alternatíva (PO1) jogszabályi változtatásai az irányelv bizonyos rendelkezéseinek aktualizálására, valamint az irányelv hatályának az azonosított problémák kezelése érdekében a buszokra, távolsági buszokra, kisteherautókra és személygépkocsikra történő kiterjesztésére korlátozódnak. A változtatások keretében megszűnnének a mentességek, frissítenék a jelentéstételi kötelezettségeket és a külső költségekkel kapcsolatos díjak maximális értékét, valamint egyszerűsödne a külső költségekkel kapcsolatos díjszabás követelményei. Az alternatíva tartalmaz a hátrányos megkülönböztetés tilalmát és az arányosság elvét érvényesítő követelményeket a könnyű járművekre kivetett díjak tekintetében.

A PO2 a CO₂-kibocsátás problémájára irányul, és javasolja a nehézgépjárművekre vonatkozó időalapú díjak fokozatos eltörlését. Ez az alternatíva szabályokat határoz meg az infrastruktúra-használat díjának a CO₂-kibocsátással összefüggő változását illetően, a nehézgépjárművekre vonatkozóan, valamint fokozatosan megszüntetné a jelenlegi, az Euro kibocsátási osztályokon alapuló megkülönböztetést.

A PO3 (a és b változattal) további intézkedéseket tartalmaz a könnyű járművekkel kapcsolatban, a települések közötti torlódás, valamint – járműkategóriától függetlenül – a CO₂- és a szennyezőanyag-kibocsátás kezelése érdekében (PO3b). Végül a PO4 kötelezővé tenni a külső költségekkel kapcsolatos díjszabást a nehézgépjárművekre nézve, és az összes jármű esetében fokozatosan megszüntetné az időalapú díjfizetés lehetőségét, hogy végül a távolságalapú díjfizetés maradjon az egyetlen elérhető lehetőség.

A hatásvizsgálat megvizsgálta, milyen hatása lenne a jelenlegi időalapú díjszabási rendszerek távolságalapú rendszerre való lecserélésének a PO2-PO4 szakpolitikai alternatíváknak megfelelően (ahhoz képest, ha a tagállamok nem fizettetnének díjat), és egyértelműen kimutatta, hogy a PO4 lenne a leghatékonyabb, azonban ez járna a legmagasabb költséggel. A PO1 nagyon korlátozott mértékben tudna csak hozzájárulni a célok eléréséhez, igaz, gyakorlatilag semmilyen költséggel nem járna. A PO2 és a PO3 alternatívák kiegyensúlyozottabbak gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi hatásaikat tekintve, és ezeket az eredményeket elfogadható költségek mellett tudnák elérni.

A hatásvizsgálat kimutatta, hogy a legkedvezőbb alternatíva a könnyű járművekre kiszabott díjakat azok CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátása alapján differenciáló PO3b alternatíva lenne, esetleg kiegészítve a külső költségekkel kapcsolatos, a nehézgépjárművekre kivetett díjakra vonatkozó követelménnyel legalább a hálózat egy részén, valamint a könnyű járművekre kiszabott időalapú díjfizetési kötelezettség fokozatos, kellően hosszú idő alatt megvalósuló megszüntetésével. Ezek azok az intézkedések, amelyeket a jelenlegi javaslat megtartott, amely így a PO3b és a PO4 alternatíva között helyezkedik el, valamivel közelebb a PO4-hez.

A PO3b és a PO4 2030-ig 2,5-6 %-kal vagy 9-22 milliárd euróval csökkentenék a forgalmi torlódással járó költségeket, évente további 10-63 milliárd euró bevételt termelne az úthasználati díjakból, és 25-260 %-kal növelné a közúti beruházásokat az alaplehetőséghez képest.

Jelentősen csökkentenék a közúti szállításhoz kapcsolódó CO₂-, NO_x- és részecskekibocsátás mértékét. Ez a levegőszennyezés csökkentésével arányos módon pozitív hatást gyakorolna a közegészségre, és a levegőszennyezéssel és a balesetekkel összefüggésben 2030-ig 370 millió - 1,56 milliárd euró megtakarítást eredményezne, jelenlegi értékben kifejezve.

Még abban az esetben is, ha az útdíjból származó pluszbevételeknek csak a 30 %-át fektetik be az utak karbantartásába, a PO3b és a PO4 62 000-152 000 új munkahelyet teremtenek. Emellett mindegyik alternatíva hozzájárulna az uniós polgárokkal való egyenlő bánásmódhoz azáltal, hogy felére csökkentenék a rövid időre szóló matricák árát.

A PO3 (a és b) 1,1 %-kal növelné a teherszállításra vonatkozó szállítási költségeket, míg a személyszállításra vonatkozó költségek változatlanok maradnának. A PO4 esetében 1,3-2,0 százalékkal növekednének a személy- és a teherszállításra vonatkozó költségek, attól függően, hogy a tagállamok ténylegesen milyen arányban térnének át a távolságalapú díjszabásra (beleértve azokat a tagállamokat is, amelyek jelenleg bizonyos járműkategóriákra nem vetnek ki díjat). A hatóságoknak támogatniuk kell az új díjbeszedési rendszerek telepítésének, illetve a meglévők bővítésének költségeit, ami az érintett tagállamokra nézve 2030-ig összesen kb. 2-3,7 milliárd eurót tesz ki. Az úthasználati díjnak a hálózat új részeire és a használók új körére történő kiterjesztése 2025-től kezdve évi 198–850 millió euróval növelhetné az úthasználók megfelelési költségeit.

A kis- és középvállalatokat (beleértve a teljes közúti áru fuvarozási szektort) mindez csak korlátozottan érintené, mivel az útdíjak csak kis százalékát teszik ki a teljes szállítási költségnek. A költségek növekedését vagy az ügyfelekre (megbízók) hárítják, vagy az irányelvnek a járművek adóztatására vonatkozó II. fejezetének módosításával lehetővé tett adókedvezményekkel lehet azokat kompenzálni. A fogyasztói árak átlagosan nem emelkednének jobban mint 0,1 %, még akkor sem, ha a költségek 100 %-át áthárítják.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Míg a kedvezménnyel összefüggő szabályozási költségek, valamint számos piaci szereplő esetében a megfeleléssel kapcsolatos költségek a távolságalapú díjszabásra való áttérés esetén növekednének; ezeket a költségeket ellensúlyoznák a tagállamok és az útdíjszedők magasabb bevételei, a jobb útminőség és a kiszámíthatóbb utazási idők (az úthasználók szempontjából), a negatív környezeti és egészségügyi hatások csökkenése (a polgárok szempontjából), és a társadalom által visel kapcsolódó külső költségek (az adófizetők szempontjából).

A javaslat REFIT-dimenzióját az útdíjakkal kapcsolatos követelményeknek a célszerűség jegyében történő egyszerűsítése és frissítése jelenti, azaz:

- a nehézgépjárművek esetében az elavult, az Euro osztályokon alapuló differenciálási rendszer felváltása a célravezetőbb, a CO₂-kibocsátásnak megfelelően eltérő díjakkal;
- a levegőszennyezéssel és zajjal kapcsolatos külsőköltség-díjak (ami jobb eszköz, mint az Euro osztály alapján történő differenciálás) alkalmazásának egyszerűsítése, frissített referenciaértékek használatának lehetővé tételével, a számítások elvégzésének kiiktatásával;
- a felárak alkalmazásának egyszerűsítése és frissítése, valamint a dugódíjak alkalmazásának megkönnyítése.

Az egyszerűsítések nagyrészt a nemzeti hatóságokat érintik, és nem a vállalati szférát. Ezeket a módosításokat azonban egy fent említett külön javaslat is kiegészíti, amely lehetővé teszi a gépkocsiforgalmi adó csökkentését, ami lehetővé teszi az áru fuvarozókra (kis- és középvállalkozások) háruló terhek enyhítését. Kis mértékben ugyan, de valószínűleg az úthasználók (polgárok és vállalkozások) költségei összességében növekedni fognak.

A kezdeményezésnek a CO₂-kibocsátás alapján differenciált díjazásnak köszönhetően várhatóan kis mértékű pozitív hatása lesz a versenyképességre, így enyhén megnövelheti az alacsony és nulla kibocsátású járművek iránti keresletet, ezáltal serkenti az innovációt. A dugódíj elterjedtségének növekedése jótékony hatást gyakorolna a vállalkozások versenyképességére, különösen azokéra, amelyek a Just-In-Time gyártásszervezési stratégiát alkalmazzák.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek uniós költségvetési vonzatai.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A hatásvizsgálat hét alapmutatót tartalmaz, amelyek a fő szakpolitikai célkitűzésekkel kapcsolatos eredmények nyomon követésére szolgálnak majd: a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának változása; az úthasználatdíj-köteles utak infrastruktúrájának állapota; az útdíjak által érintett társadalmi költségek és azok arányossága; és a torlódási szint a településeket összekötő uniós hálózatban.

A jogszabály hatásának felméréshez szükséges lenne elvégezni egy alapos értékelést, miután az összes változtatást bevezették. Egy ilyen értékelés megfelelő időkerete öt év lenne attól számítva, hogy az új jogszabályi keret egészében alkalmazandóvá válik. A közbeeső intézkedések hatásait elég lenne később kiértékelni.

A javaslat tartalmaz a tagállamokra vonatkozó konkrét jelentéstételi kötelezettségeket az útdíjakból származó bevételekkel és azok felhasználásával, valamint a díjköteles utak minőségével kapcsolatban.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Figyelembe véve a javaslat hatályát és azt a tényt, hogy csak az 1999/62/EK irányelvet módosítja, amelyet valamennyi tagállam teljes mértékben átültetett, magyarázó dokumentumok előírása nem tűnik sem indokoltnak, sem arányosnak.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A hatály kiterjesztésére való tekintettel a cím módosításra került.

1. cikk – *Tárgy és hatály*

A cikk módosítása eredményeként az úthasználati díjakkal és használati díjakkal kapcsolatos szabályok hatálya a nehéz tehergépjárműveken kívül más járművekre is kiterjed. Ez azzal indokolható, hogy számos olyan problémát kell kezelni, amelyeket nem vagy nem kifejezetten a nehéz tehergépjárművek okoznak.

2. cikk – *Fogalommeghatározások*

A következő fogalommeghatározások módosulnak:

- „transzeurópai vasúthálózat”: a fogalommeghatározás frissült, hogy összhangban legyen az 1315/2013/EU rendeletnek a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó felülvizsgált útmutatásában részletezett folyosó alapú megközelítéssel;
- „úthasználati díj”: a fogalommeghatározás átfogalmazásra került, hogy figyelembe vegye a 7da. cikkben szereplő, a dugódíj kivetésével kapcsolatos lehetőséget;
- „jármű”: a javasolt új fogalommeghatározás magába foglalja az összes „nehézgépjárművet” és az összes „könnyű tehergépjárművet”, azaz azokon a 3,5 tonna feletti tehergépjárműveken kívül a személygépkocsikat, minibuszokat, kisteherautókat, valamint autóbuszokat és távolsági buszokat is;
- „[valamilyen „EURO”] jármű-kategória” és „járműtípus”: a fogalommeghatározás átfogalmazásra került, így az autóbuszokat és távolsági buszokat is magában foglalja.

A „torlódás”, „dugódíj”, „fuvarozó”, a különböző járműtípusok, például a „nulla kibocsátású járművek”, valamint a „jelentősen módosított úthasználatdíj-rendszer” fogalmak újonnan hozzáadott meghatározásai biztosítják az egyes kifejezések jogi egyértelműségét, valamint pontosítják az egyes rendelkezések hatályát.

A „súlyozott átlagos külső költség-díj” fogalmának meghatározása törlésre került, mivel megszűnt az ennek kiszámítását előíró követelmény.

7. cikk – *Úthasználati díjak és használati díjak*

Az 1. bekezdés két bekezdésre van felosztva, különbséget téve a nemzetközi forgalom által leginkább használt hálózatok (a transzeurópai úthálózat és az autópályák) és az egyéb utak között. Javasolt, hogy a díjak megkülönböztetésmentességére és arányosságára, illetve az úthasználati díjak és használati díjak beszedésére és fizetésére vonatkozó rendelkezések az egyéb utakra is vonatkozzanak.

A 6. és a 7. bekezdés a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elvek alkalmazása terén történő haladás, továbbá a különböző díjszabási rendszerek közötti eltérések fokozatos csökkentése érdekében került hozzáadásra, és az időalapú használati díjak (matricák) használatának fokozatos eltörlését tűzik ki célul a nemzetközi szállítás által használt hálózatokon, először a nehéz tehergépjárművek és a buszok/távolsági buszok esetében, majd egy későbbi fázisban a személygépkocsik és a kisteherautók esetében. A javasolt dátumok elegendő időt biztosítanak a tagállamoknak, hogy adott esetben igazítsanak a díjszabási rendszerükön. A nehézgépjárművek, illetve a könnyű tehergépjárművek kezelése közötti különbségtételt az indokolja, hogy más-más hatást gyakorolnak az infrastruktúrára, valamint az, hogy a könnyű tehergépjárművekre kivetett díjszabási rendszer még nem teljesen kiforrott.

A fuvarozók méltányos kezelésének biztosítása érdekében hozzáadásra került a 9. cikk, amely megszünteti a 12 tonna alatt nehéz tehergépjárművek útdíjfizetés alóli mentesítésének lehetőségét, és kiterjeszti a díjszabási rendszerek alkalmazási körét az autóbuszokra és távolsági buszokra. Az utóbbit az indokolja, hogy az autóbuszok és távolsági buszok a nehéz tehergépjárművekhez hasonló hatást gyakorolnak az utakra.

7a. cikk – *Használati díjak: arányosság és egyenlő bánásmód*

A 7a. cikk meghatározza a használati díjak, továbbá az éves és az egy évnél rövidebb időre szóló matricák közötti relatív árkülönbőség felső határát. Ezzel összefüggésben a következő módosítások javasoltak.

Az 1. bekezdés két bekezdésre van felosztva, hogy konkretizálja, hogy a jelenlegi követelmények a nehéz tehergépjárművekre és az autóbuszokra/távolsági buszokra vonatkoznak.

Az új 3. bekezdés a személygépkocsikkal foglalkozik, és meghatározza az éves és az egy évnél rövidebb időre szóló matricák közötti relatív árkülönbőség felső határát, a rendelkezésre álló adatokon alapuló, idevágó használati mintáknak megfelelően⁹. Meghatározza azt a

⁹ Lásd a Booz & Co. által készített hatásvizsgálatot (2012). *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

dátumot is, ameddig a meglévő matricarendszereket módosítani kell. A 4. bekezdés ugyanezzel a kérdéssel foglalkozik a minibuszok és kisteherautók vonatkozásában.

7c. cikk – *Külsőköltség-díjak*

Az 1. bekezdéssel kapcsolatban javasolt a maximumértékek helyett referenciaértékeket bevezetni (a IIIb. mellékletben foglaltak szerint). Az újonnan hozzáadott 5. bekezdés megköveteli a külsőköltség-díj felszámítását az úthasználatdíj-köteles hálózatnak legalább azokon a részein, ahol a nehézgépjárművek forgalma által okozott levegőszennyezés és zaj hatás a legjelentősebb, például az annak kitett lakosság mérete miatt.

7d. cikk – *Dugódíjak*

Az új 7da. cikk lehetővé teszi az infrastruktúra-használati díjon felüli dugódíjak alkalmazását, a települések közötti forgalmi torlódás problémájának hatékony kezelése érdekében. Annak elkerülése érdekében, hogy bármely jármű-kategória használóit hátrányos megkülönböztetés érje, a dugódíjakat minden járműkategóriára ki kell vetni, arányos és pártatlan módon. A díjak maximális szintjét és a járművek közötti ekvivalenciafaktorokat az V. és a VI. melléklet határozza meg.

7f. cikk – *Felárak*

Javasolt a felárak alkalmazásának lehetőségét a hegyvidéki régiókon kívül más régiókra is kiterjeszteni, megtartva az alkalmazásukra vonatkozó egyéb feltételeket (rendszeres torlódás vagy jelentős környezeti kár, a bevétel újbóli befektetése valamilyen, a transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos projektbe). A 4. bekezdés törlésre kerül, mivel nem segítette a prioritást élvező projektek finanszírozását, azonban akadályozhatja a külsőköltség-díjak kiszabását. Mivel a felárak és a dugódíjak egyaránt a torlódás csökkentésére irányulnak, nem alkalmazhatók egyszerre (5. bekezdés).

7g. cikk – *A díjak változásai, különösen a nehézgépjárművekre vonatkozóan*

Javasolt fokozatosan megszüntetni a díjaknak a jármű Euro kibocsátási osztályán alapuló differenciálását. Új 4. bekezdés került hozzáadásra, amely az infrastruktúra-használati díjaknak a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásán alapuló differenciálását vezeti be, amint rendelkezésre állnak a szükséges, a CO₂-kibocsátásra vonatkozó tanúsított adatok. Hatálybalépését követően az intézkedés a legtisztább és leghatékonyabb nehézgépjárművek használatára fog ösztönözni.

Mivel a dugódíjat ajánlott külön szabályozni (új 7da. cikk, lásd fent), javasolt továbbá fokozatosan eltörölni a díjaknak a napszak, a nap típusa vagy az évszak szerinti bevételsemleges differenciálásának lehetőségét (vö. a 1. bekezdésben – korábban 3. bekezdés – szereplő módosítást).

7ga. cikk – *A könnyű tehergépjárművekre vonatkozó díjak változásai*

Az új 7ga. cikk az úthasználati díjak és használati díjak differenciálásának módjait határozza meg, a személygépkocsik, minibuszok és kisbuszok környezetvédelmi teljesítménye alapján. A differenciálásnál figyelembe kell venni mind a CO₂-, mind a szennyezőanyag-kibocsátást, a VII. mellékletben foglaltaknak megfelelően. Ez a rendelkezés várhatóan a tisztább és hatékonyabb járművek használatára ösztönöz majd.

7h. cikk – *Értesítések*

Javasolt olyan módon módosítani a 3. bekezdést, hogy a tájékoztatásnak az alapvető elemekre való korlátozásával egyszerűbbé váljon a Bizottság előzetes értesítése a tervezett külsőköltség-díjakról. A külsőköltség-díjak bevezetését megkönnyítendő javasolt törölni az előzetes bizottsági döntést előíró 4. bekezdést.

7j. cikk – *Az úthasználati díjak és a használati díjak beszédése*

A 3. és a 4. bekezdés javaslatot tesz egy, a dugódíjakra vonatkozó utalás hozzáadására, biztosítandó, hogy az összes díj beszédése és fizetése koherens módon történik.

7k. cikk – *Kompenzáció*

Javasolt a kompenzációk nyújtásának lehetőségét az úthasználati díjak bevezetésének esetére korlátozni (a használati díjakkal szemben). Ez a nem helyben lakó felhasználókkal szembeni hátrányos megkülönböztetés lehetőségének kiküszöbölésére szolgál.

9. cikk – *A bevételek felhasználása*

Az új 3. bekezdés előírja, hogy a dugódíjból származó bevételeket a forgalmi torlódással kapcsolatos problémák kezelésére kell fordítani, pl. az alternatív szállítási megoldások támogatására vagy az útszűkületek megszüntetésére.

10a. cikk

Javasolt módosítani az 1. bekezdést a felülvizsgálati záradék frissítése és a IIIb mellékletben szereplő egyszerűsítéssel való összhang érdekében.

11. cikk – *Jelentéstétel*

Az 1. bekezdés módosításra kerül az úthasználati díjakkal, az úthasználati díjakból származó bevételekkel és azok felhasználásával kapcsolatos jelentéstételi kötelezettség frissítése érdekében, valamint abból a célból, hogy a jelentés tartalmazzon információt az úthasználati díj-köteles utak minőségével kapcsolatban is. A 2. bekezdés meglévő e) pontja törlésre kerül, és új e)-i) pontok kerülnek hozzáadásra annak érdekében, hogy a jelentés kitérjen a dugódíjakból származó bevételre, az útdíjakból származó összesített bevételre, valamint e bevételek felhasználására; továbbá tartalmazzon egy kiértékelést az utak karbantartásáról és a torlódás szintjéről. A 3. bekezdés annak érdekében került hozzáadásra, hogy meghatározza az úthasználati díj-köteles utak minőségének kiértékelésével kapcsolatos mutatószámok minimális készletét. A 4. és 5. bekezdés annak érdekében került hozzáadásra, hogy lehetővé tegye a Bizottság számára, hogy egy végrehajtási jogi aktus révén harmonizált mutatószámokat határozzon meg, és hogy jelentést tegyen arról, hogy a tagállamok hogyan alkalmazzák ezeket a mutatószámokat.

Mellékletek

A 0. melléklet 3. szakaszában javasolt törölni a kiemelten környezetbarát járművekre való hivatkozást és hozzáadni egy táblázatot az Euro VI kibocsátási határértékekkel, tekintettel az 595/2009/EK rendeletre.

A III. mellékletben javasolt változtatások az irányelv hatályának az autóbuszokra és távolsági buszokra való kiterjesztését tükrözik.

Javasolt a IIIa. melléklet 2., 3. és 4. szakaszát kizárólag azokra az esetekre korlátozni, amikor a tagállam a IIIb. mellékletben meghatározott referenciaértéknél nagyobb összegű külsőköltség-díjat kíván alkalmazni. A 4.2 szakasz bizonyos rendelkezései frissültek, tekintettel a gépjárművek zajszintjével kapcsolatos legújabb jogszabályokra.

A IIIb. mellékletben javasolt a levegőszennyezéssel és zajjal kapcsolatos legnagyobb súlyozott átlagos külsőköltség-díj értékét felváltani a külsőköltség-díjra vonatkozó referenciaértékekkel, beleértve a nehéz tehergépjárművek (1. táblázat) és a távolsági buszok (2. táblázat) által generált levegőszennyezés és zaj költségét. Az értékek „A közlekedés külső költségeiről szóló frissített kézikönyv” alapján kerülnek kiszámításra¹⁰. Az értékeket nemcsak a hegyvidéki régiókban lehet megszorozni kettővel, hanem az agglomerációk környékén is.

A IV. mellékletben javasolt a járműszerelvényekkel kapcsolatos táblázatba beilleszteni egy hivatkozást a 7- és 8-, vagy 9-tengelyes szerelvényekre.

A (dugódíjról szóló) javasolt 7da. cikkhez kapcsolódó új V. melléklet lefekteti a torlódási díj kivetésének minimumkövetelményeit, többek között azt, hogy a hálózat mely részei és mely időszakok érintettek. Az utakat a „nagyvárosi” és a „nem nagyvárosi” kategóriákba sorolják, hogy meg lehessen különböztetni a sűrűbben és kevésbé sűrűn lakott területeket. A pártatlan és arányos árazás biztosítása érdekében a különböző járműkategóriákra vonatkozóan ekvivalenciafaktorokat határoztak meg. A 2. szakasz megköveteli, hogy a díjak kiszámítása átlátható legyen, és hogy az egyes jármű-kategóriákra és időszakokra kiszabott díjak összege minden egyes érintett útszakasz esetében nyilvánosan elérhető legyen, továbbá azt, hogy a díjakat a rendszer hatékonyságának biztosítása érdekében rendszeresen korrigálni kell.

Az új, a 7da. cikkhez kapcsolódó VI. melléklet korlátozza a dugódíj kilométerenkénti összegét, amely „A közlekedés külső költségeiről szóló frissített kézikönyv” által a forgalmi torlódások járulékos költségeire vonatkozóan megadott adatokon alapul.

Az új, a 7ga. cikkhez kapcsolódó VII. melléklet a könnyű tehergépjárművekre vonatkozó úthasználati díjnak és használati díjnak a környezetvédelmi teljesítménnyel összhangban történő differenciálásáról szól, és meghatározza az ehhez a differenciáláshoz szükséges kibocsátási kategóriákat. Hivatkozás történik a CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, figyelembe véve az uniós szintű szabványokat, valamint a legújabb és legpontosabb mérési eljárásokat.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

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 véleményére¹¹,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Lassú az előrehaladás a Bizottság által a 2011. március 28-i Fehér könyvben¹³ meghatározott cél felé, vagyis a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elvek teljes körű alkalmazása terén történő előrelépés, a bevételgenerálás, valamint a jövőbeli szállítási befektetés finanszírozásának biztosítása felé, és tartósan fennállnak a következetlenségek a közúti infrastruktúra-használati díj alkalmazását illetően az Unión belül.
- (2) A Bizottság az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiájáról szóló közleményében¹⁴ bejelentette, hogy javasolni fogja az irányelv felülvizsgálatát, hogy lehetővé tegye a teherautókra kiszabott díjaknak a szén-dioxid-kibocsátás alapján történő differenciálását, valamint az irányelv egyes elveinek kiterjesztését az autóbuszokra és távolsági buszokra, továbbá személygépkocsikra és kisbuszokra.
- (3) Az összes nehézgépjármű jelentős hatást gyakorol a közúti infrastruktúrára, és hozzájárul a levegőszennyezéshez, míg a könnyű tehergépjárművek jelentik a közúti közlekedésből származó, a kibocsátással és a torlódással összefüggő negatív környezeti és társadalmi hatások többségének forrását. Az egyenlő bánásmód és az igazságos verseny biztosítása érdekében gondoskodni kell arról, hogy az Európai

¹¹ HL C... , . . o.¹² HL C... , . . o.¹³ Fehér könyv: „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”, COM(2011) 144 végleges, 2011. március 28.¹⁴ COM(2016) 501 final.

Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelvében¹⁵ az úthasználati díjakra és a használati díjakra vonatkozóan kialakított keretrendszerben eddig nem szereplő járművek is bekerüljenek ebbe a keretrendszerbe. A jelen irányelv hatályát ezért ki kell terjeszteni azokra a nehézgépjárművekre is, amelyek nem áruk szállítására szolgálnak, valamint a könnyű tehergépjárművekre, beleértve a személygépkocsikat.

- (4) Az időalapú használati díjak természetüknél fogva nem tükrözik pontosan az infrastruktúra használatával járó tényleges költségeket, és hasonló okok miatt nem hatékonyak a tisztább és hatékonyabb működésre vagy a torlódás csökkentésére való ösztönzés terén. Ezért fokozatosan a távolságalapú díjakkal kell a helyükbe lépniük, amelyek igazságosabbak, hatékonyabbak és eredményesebbek.
- (5) Annak biztosítása érdekében, hogy a felhasználók elfogadják a jövőbeli úthasználati díjak rendszerét, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a mobilitási szolgáltatások szélesebb értelemben vett csomagja részeként megfelelő díjbeszedési rendszereket vezessenek be. Ezeknek a rendszereknek biztosítaniuk kell az infrastruktúra-költségek igazságos elosztását és a „szennyező fizet” elv érvényesülését. Az ilyen rendszert bevezető tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a rendszer megfelel az Európai Parlament és a Tanács 2004/52/EK irányelve rendelkezéseinek¹⁶.
- (6) Ahogyan a nehézgépjárművek esetében, úgy a könnyű tehergépjárművek esetében is fontos biztosítani, hogy az időalapú díjak arányosak legyenek, többek között az egy évnél rövidebb időszakok tekintetében. Ezen a téren figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a könnyű tehergépjárművek használati mintája eltér a nehézgépjárművekéétől. Az arányos időalapú díjak kiszámításához fel lehet használni az utazási mintákkal kapcsolatban rendelkezésre álló adatokat.
- (7) Az 1999/62/EK irányelv értelmében a külsőköltség-díj mértékét úgy kell megállapítani, hogy az közelítse a szóban forgó jármű használatából fakadó járulékos társadalmi költséget. A tapasztalat alapján e módszer révén lehet a legigazságosabb és leghatékonyabb módon figyelembe venni a nehézgépjárművek által generált levegőszennyezés és zaj környezetre és egészségre gyakorolt negatív hatásait, és a módszer biztosítaná, hogy a nehézgépjárművek igazságos mértékben járuljanak hozzá az uniós levegőminőségi szabványokhoz¹⁷ és más vonatkozó zajkibocsátási határértékek vagy célok eléréséhez. Ezért meg kell könnyíteni az ilyen díjak alkalmazását.
- (8) Ennek érdekében a legnagyobb súlyozott átlagos külsőköltség-díj értékét fel kell váltani közvetlenül alkalmazható, az inflációnak, a közúti szállítás külső költségei megbecslése terén tett tudomány előrehaladásnak, és a járműállomány változásának megfelelően frissített referenciaértékekkel.
- (9) Az infrastruktúra-használati költségeknek az Euro kibocsátási osztályokon alapuló differenciálása hozzájárult a tisztább járművek használatához. A járműállomány megújulásával azonban a díjaknak ezen az alapon történő differenciálása a települések közötti úthálózatban várhatóan 2020 végéig el fog avulni, ezért addigra fokozatosan

¹⁵ A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/52/EK irányelve (2004. április 29.) a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról (EGT-vonatkozású szöveg), HL L 166., 2004.4.30., 124-143. o.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (HL L 152., 2008.6.11., 1-44. o.)

meg kell szüntetni. Ugyanettől az időponttól kezdve szisztematikusabban kell alkalmazni a külsőköltség-díjakat, amelyek célzott módon fedezik a külső költségeket azon helyzetek vonatkozásában, ahol a legjobban számít.

- (10) A nehézgépjárművek egyre nagyobb mértékben járulnak hozzá a CO₂-kibocsátáshoz. Az infrastruktúra-használati díjnak a kibocsátás alapján történő differenciálása alkalmas arra, hogy előrelépést érjen el ezen a területen, ezért be kell azt vezetni.
- (11) A könnyű tehergépjárművek generálják a közúti közlekedésből származó, a környezetre és az egészségre ártalmas hatások kétharmadát. Ezért fontos ösztönözni a legtisztább és leghatékonyabb üzemanyag-felhasználású járművek használatát az útdíjnak az (EU) 2016/427¹⁸ bizottsági rendeletben, az (EU) 2016/646¹⁹ bizottsági rendeletben és az (EU) 2017/xxx²⁰ bizottsági rendeletben meghatározott megfelelési tényezőkön alapuló differenciálása révén.
- (12) A tiszta és hatékony üzemanyag-felhasználású járművek használatának elősegítése érdekében a tagállamoknak lényegesen csökkentett úthasználati díjakat és használati díjakat kell alkalmazniuk ezekre a járművekre.
- (13) A közutakon kialakuló torlódás, amelyhez különböző arányban minden gépjármű hozzájárul, a GDP 1 %-ának megfelelő költséget jelent. E költség jelentős része a települések közötti torlódásnak tulajdonítható. Ezért lehetővé kell tenni egy specifikus dugódíj bevezetését, azzal a feltétellel, hogy azt minden jármű-kategóriára alkalmazzák. Annak érdekében, hogy hatékony és arányos legyen, a díjat a forgalmi torlódások járulékos költsége alapján kell kiszámítani, és differenciálni kell a hely, az idő és a jármű-kategória alapján. Annak érdekében, hogy a dugódíjak pozitív hatását maximálisan lehessen érvényesíteni, az azokból származó bevételt a probléma forrását kezelő projektekre kell fordítani.
- (14) A dugódíjnak arányos módon tükrözniük kell azt a tényleges költséget, amelyet az egyes járművek okoznak közvetlen módon az út többi használója, közvetett módon pedig a társadalom egésze szempontjából. Annak megelőzése érdekében, hogy a díjak aránytalanul korlátozzák a személyek és az áruk szabad mozgását, a díjak mértékét úgy kell korlátozni, hogy a forgalmi torlódások közel teljes kihasználtság (amikor a forgalom nagysága megközelíti az út kapacitását) melletti járulékos költségét tükrözze.
- (15) Fokozatosan el kell törölni az infrastruktúra-használati díjnak a nehéz tehergépjárművekre alkalmazott bevételsemleges változatát, mivel nem bizonyult optimális eszköznek a torlódás csökkentése szempontjából.
- (16) Az infrastruktúra-használati díjon felüli felárak szintén hasznos módon járulhatnak hozzá (nemcsak a hegyvidéki régiókban) azoknak a problémáknak a kezeléséhez, amelyek a bizonyos utak használata által okozott jelentős környezeti károkkal vagy torlódással függenek össze. Ezért meg kell szüntetni a felárak alkalmazásának az említett területekre való jelenlegi korlátozását. Annak elkerülése érdekében, hogy a felhasználókat kettős díjfizetési kötelezettség sújtsa, nem alkalmazható felár azokon az útszakaszokon, ahol dugódíjat kell fizetni.

¹⁸ A Bizottság (EU) 2016/427 rendelete (2016. március 10.) a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról (HL L 82., 2016.3.31., 1-98. o.)

¹⁹ A Bizottság (EU) 2016/646 rendelete (2016. április 20.) a 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról (HL L 109., 2016.4.26., 1-22. o.)

²⁰

- (17) Abban az esetben, ha egy tagállam útdíjfizetési rendszert vezet be, és egyes felhasználóknak kompenzációt juttat, az adott esetben az út nem helyben lakó felhasználóival szemben hátrányos megkülönböztetést eredményezhet. Ezért a kompenzáció biztosítását az úthasználati díjakra kell korlátozni, a használati díjak esetében nem szabad alkalmazni.
- (18) A meglévő útdíjfizetési rendszerek közötti potenciális szinergiák kihasználása, ezáltal pedig a működési költségek csökkentése érdekében a Bizottságot teljes mértékben be kell vonni azon tagállamok együttműködésébe, amelyek közös útdíjfizetési rendszert kívánnak kialakítani.
- (19) Az útdíjak mozgósíthatnak olyan erőforrásokat, amelyek hozzájárulnak a kiváló minőségű közlekedési infrastruktúra karbantartásának és fejlesztésének finanszírozásához. Ezért célszerű ösztönözni a tagállamokat, hogy az útdíjakból származó bevételeket ennek megfelelően használják fel, ennek érdekében pedig elő kell írni számukra, hogy megfelelő módon tegyenek jelentést e bevételek felhasználásáról. Ez különösen a lehetséges pénzügyi finanszírozási rések azonosításához, valamint az útdíjfizetési kötelezettség társadalmi elfogadtatásához nyújt segítséget.
- (20) Mivel az irányelvnek elsősorban az a célja, hogy biztosítsa, hogy a nehéz tehergépjárművektől eltérő járművekre vonatkozó nemzeti díjfizetési rendszerek koherens keretrendszer alkossanak, amely igazságos bánásmódot garantál az Unión belül, és e cél elérése tagállami szinten nem, hanem – a közúti közlekedés határokon átnyúló jellege, valamint az irányelv által kezelni kívánt problémák miatt – csak uniós szinten valósulhat meg, az Unió intézkedéseket fogadhat el a szubszidiaritás elvével összhangban, az Európai Unió működéséről szóló Szerződés 5. cikkének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl a cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (21) Biztosítani kell, hogy – anélkül, hogy túl bonyolulttá tennék a díjfizetési rendszert – a külsőköltség-díjak továbbra is a lehető legpontosabban tükrözzék a nehézgépjárművek által generált levegőszennyezés és zaj költségét, annak érdekében, hogy ösztönözzenek a hatékony üzemanyag-felhasználású járművek használatára, valamint hogy biztosítsák az ösztönzők hatékonyságát és az útdíjak differenciálásának naprakész voltát. Ezért az Európai Unió működéséről szóló Szerződés 290. cikkével összhangban a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy jogi aktusokat fogadjon el a következő célokból: a külsőköltség-díjakra vonatkozó referenciaértékek korrigálása a tudomány haladásának megfelelően, az infrastruktúra-használati díj CO₂-kibocsátáson alapuló bevételesemleges differenciálása módozatainak meghatározása a nehézgépjárművek esetén, és a könnyű tehergépjárművekre vonatkozó infrastruktúra-használati díj differenciálásának a technikai fejlődés alapján történő korrigálása. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor²¹. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

²¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

(22) Ezen irányelv vonatkozó rendelkezései végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Az úthálózatok minőségének értékelésére szolgáló harmonizált mutatókat meghatározó végrehajtási jogi aktusok elfogadásakor tanácsadó bizottsági eljárást kell alkalmazni. E hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni²².

(23) Az 1999/62/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

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 alkalmazandó:

a) nehéz tehergépjárművek járműadóztatása,

b) a járművekre kivetett úthasználati díjak és használati díjak.

2. Ennek az irányelvnek a rendelkezései nem vonatkoznak a kizárólag a tagállamok nem európai területein fuvarozási tevékenységeket végző járművekre.

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

2. cikk

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „transzeurópai úthálózat”: az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete* II. fejezete 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 finanszírozási költségeit is:

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

b) 2008. június 10. előtt legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztések (beleértve a jelentős strukturális javításokat),

²²

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

amennyiben már úthasználatdíj-kivetési megállapodások vannak hatályban 2008. június 10. napján, vagy bármely, 2008. június 10-ét követően bevezetett úthasználatdíj-kivetési megállapodás bevezetését megelőzően legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztés;

c) 2008. június 10-ig befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztése, amennyiben:

i. egy tagállam olyan úthasználatdíj-beszedő rendszert hozott létre, amely ezen költségek megtérülését egy 2008. június 10-ig hatályba lépett, úthasználatdíj-beszedő 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 a közút felhasználói számára előnyökkel, 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 specifikus összeg, amelynek megfizetése feljogosítja a járművet az infrastruktúra használatára, és amely infrastruktúra-használati díjból, valamint adott esetben dugódíjból és/vagy külsőköltség-díjból tevődik össze;
7. „infrastruktúradíj”: az adott infrastruktúra építése, fenntartása, üzemeltetése és fejlesztése tekintetében a tagállamnál felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj;
8. „külsőköltség-díj”: a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel és/vagy a közlekedésnek tulajdonítható zajártalommal kapcsolatban a tagállamnál felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj;
9. „torlódás”: az a helyzet, amikor a forgalom mértéke megközelíti vagy meghaladja az út kapacitását;
10. „dugódíj”: az a díj, amelyet abból a célból vetnek ki a járművekre, hogy fedezzék a torlódás által előidézett költségeket az érintett tagállamban, és csökkentsék a torlódást;

11. „a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége”: valamely jármű üzemeltetése során a por és az ózonprekurzorok, például a nitrogén-oxid, és az illékony szerves vegyületek levegőbe történő kibocsátásával okozott kár költsége;
12. „a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége”: a járművek által kibocsátott vagy a járművek és az útfelület kölcsönhatása következtében keletkező zajjal okozott kár költsége;
13. „súlyozott átlagos infrastruktúradíj”: az infrastruktúradíjból egy adott időszakban befolyó teljes bevétel és az ezen időszakban a díjfizetés alá tartozó 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 árufuvarozás vagy személyszállítás céljára szánt vagy használt, négy vagy több kerekű gépjármű vagy csuklós járműszerelvénnyel;
16. „nehézgépjármű”: nehéz tehergépjármű, távolsági busz vagy autóbusz;
17. „nehéz tehergépjárművek”: árufuvarozás céljára szánt járművek, amelyek megengedett össztömege meghaladja a 3,5 tonnát;
18. „távolsági busz vagy autóbusz”: a vezetőlínia kívül több mint 8 utas szállítására szolgáló járművek, amelyek megengedett össztömege meghaladja a 3,5 tonnát;
19. „könnyű tehergépjármű”: személygépkocsi, minibusz vagy kisteherautó;
20. „személygépkocsi”: olyan négykerekű járművek, amelyek a vezetőlínia kívül legfeljebb nyolc utas szállítására alkalmasak;
21. „minibusz”: a vezetőlínia kívül több mint nyolc utas szállítására szolgáló járművek, amelyek megengedett össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát;
22. „kisteherautók”: árufuvarozás céljára szánt járművek, amelyek megengedett össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát;
23. „nulla kibocsátású járművek”: olyan járművek, amelyek nem bocsátanak ki kipufogógázt;
24. „fuvarozó”: olyan vállalkozást, amely áruk vagy személyek közúti szállításával foglalkozik;
25. „»EURO 0«, »EURO I«, »EURO II«, »EURO III«, »EURO IV«, »EURO V« és »EURO VI« kategóriájú jármű”: olyan nehézgépjármű, amely megfelel a 0. mellékletben említett kibocsátási határértékeknek;
26. „járműtípus”: az a jármű-kategória, amelybe a tengelyszáma, mérete, súlya vagy bármely más útkárosodásra vonatkozó osztályozási tényező, pl. a IV. mellékletben foglalt útkárosodás minősítési rendszer alapján a nehézgépjármű tartozik, feltéve, hogy a felhasznált minősítési rendszer olyan járműjellemzőkön alapul, amelyek vagy szerepelnek a valamennyi tagállamban használt jármű dokumentációban, vagy láthatóak;
27. „koncessziós szerződés”: a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 1. cikkében meghatározott „közbeszerzési szerződés”***;
28. „koncessziós úthasználati díj”: a koncessziós szerződés keretében a koncessziójogosult által kivetett úthasználati díj;

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

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

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

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

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)–(9) bekezdésében, valamint a 7a–7k. cikkben meghatározott feltételek szerint úthasználati díjakat és/vagy használati díjakat tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be a transzeurópai közúthálózatban 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 ezen 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 úthálózatban tartozó utakra kivetett úthasználati díjaknak és használati díjaknak meg kell felelniük a jelen cikk (3) és (4) bekezdésében, a 7a. cikkben, és a 7j. cikk (1), (2) és (4) bekezdésében lefektetett feltételeknek.

(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.

(4) Az úthasználati díjak és a használati díjak sem közvetett, sem közvetlen módon nem eredményezhetnek megkülönböztetést az úthasználók állampolgársága, valamint a fuvarozók letelepedése vagy a járművek nyilvántartásba vétele szerinti tagállam vagy harmadik ország, illetve a közlekedési művelet kiindulási pontja vagy rendeltetési helye alapján.

(5) Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete* alapján a menetíró készülék felszerelése és alkalmazása alól mentességet élvező nehézgépjárművek esetében, valamint az ezen irányelv 6. cikke (2) bekezdésének a), b) és c) pontjában meghatározott feltételeknek megfelelő esetekben a tagállamok jogosultak kedvezményes úthasználati díjtételeket vagy használati díjakat előírni, illetőleg az úthasználati díj vagy használati díj megfizetésének kötelezettsége alól mentességet adni.

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

(7) [beírandó dátum: ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től a tagállamok nem vezethetnek be használati díjat a könnyű tehergépjárművekre vonatkozóan. Az ezen időpont előtt bevezetett használati díjakat 2027. december 31-ig fokozatosan meg kell szüntetni.

(8) 2019. december 31-ig a tagállamok dönthetnek úgy, hogy csak olyan nehézgépjárművekre vonatkozóan alkalmaznak úthasználati díjat vagy használati díjat, amelyek megengedett legnagyobb össz tömege legalább 12 tonna, ha megítélésük szerint a díjfizetési kötelezettségnek a 12 tonnánál kisebb tömegű járművekre való kiterjesztése:

a) a forgalom más utakra történő áttérőldése következtében jelentős negatív hatást gyakorolna a forgalom szabad áramlására, a környezetre, a zajszintekre, a forgalom sűrűségére, az egészségre vagy a közúti közlekedés biztonságára;

b) a kiterjesztéssel elérhető többletbevétel 30 %-ánál nagyobb mértékű adminisztrációs költséget eredményezne.

Azon tagállamok, amelyek úgy határoznak, hogy csak azokra a járművekre vonatkozóan alkalmaznak úthasználati díjat és/vagy használati díjat, amelyek megengedett legnagyobb össz tömege legalább 12 tonna, döntésükről és annak indokairól tájékoztatják a Bizottságot.

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

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

* 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.)”;

4. A 7a. cikke helyébe a következő szöveg lép:

„7a. cikk

(1) A használati díjakat az infrastruktúrák használatának időtartamával arányosan állapítják meg.

(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.

Valamely tagállam dönthet úgy, hogy a területén nyilvántartásba vett gépjárművekre kizárólag éves díjtételeket alkalmaz.

A tagállamok a használati díjakat – beleértve az adminisztrációs költséget – az összes nehézgépjárműre vonatkozóan a II. mellékletben meghatározott maximális értékeknél nem nagyobb 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 30 %-a, a havi díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 18 %-a, a tíznapos díjtétel összege pedig legfeljebb az éves díjtétel összegének 8 %-a lehet.

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

A 2017. május 31-ig elfogadott használati díj-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 megfelelő, más használati időszakokra vonatkozó magasabb díjtételeket. Amint azonban a jelentősen módosított úthasználati díj-rendszer hatályba lép (de legkésőbb 2024. január 1-től) a díjtételek nem haladhatják meg az első és a második albekezdésben meghatározott határértékeket.

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

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

„7c. cikk

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

A nehézgépjárművek esetében a külsőköltség-díj összegét differenciáltan és a IIIa. mellékletben meghatározott minimumkövetelményeknek és módszereknek megfelelően kell megállapítani, az említett díj összege továbbá nem haladhatja meg a IIb. 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 járműforgalommal összefüggő levegőszennyezéshez kapcsolódó külsőköltség-díj nem vonatkozik a legszigorúbb EURO kibocsátási szabványoknak eleget tevő nehézgépjárművekre.

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

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

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

„7da. cikk

(1) A tagállamok az V. mellékletben részletezett követelményekkel összhangban úthálózatuk bármely olyan szakaszán bevezethetnek dugódíjat, ahol gyakran fordul elő torlódás. A dugódíjat csak azokon az útszakaszokon szabad alkalmazni, amelyeken rendszeresen előfordul torlódás, és kizárólag a torlódás által érintett időszakokban.

(2) A tagállamoknak a közúton és a közút mentén fekvő területeken tapasztalható forgalmi torlódások kockázatának nagyságával összefüggő, objektív kritériumok (például menetidő átlagos megnövekedése vagy a feltorlódott járműsor átlagos hossza) alapján kell meghatározniuk az (1) bekezdésben említett útszakaszokat és időszakokat.

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

(4) A dugódíjnak tükröznie kell a jármű által a többi úthasználóra, közvetve pedig a társadalomra nézve okozott költségeket, de nem haladhatja meg a VI. mellékletben ismertetett maximumszinteket egyik úttípus esetében sem.

(5) A tagállamoknak megfelelő mechanizmusokat kell alkalmazniuk a dugódíjak hatásának nyomon követésére és szintjük felülvizsgálatára. Rendszeresen, legalább háromévente felül kell vizsgálniuk a díjak szintjét, biztosítandó, hogy nem magasabbak, mint a dugódíj-fizetési kötelezettség alá eső útszakaszokon fellépő torlódás okozta költség az adott tagállamban.”;

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

„7f. cikk

(1) Miután tájékoztatták a Bizottságot, a tagállamok az infrastruktúra-használati díjon felül felárat vethetnek ki bizonyos 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 1315/2013/EU rendelet III. mellékletében meghatározott törzshálózat közlekedési infrastruktúrája építésének finanszírozására használják fel, amely közvetlenül hozzájárul a torlódás vagy a környezeti kár enyhítéséhez, és amely ugyanazon a közlekedési folyosón helyezkedik el, mint az az útszakasz, amelyre a felár alkalmazásra kerül,

b) a felár összege nem haladja meg a 7b. cikk (1) bekezdésének és a 7e. cikknek megfelelően kiszámított, súlyozott átlagos infrastruktúradíj 15 %-át, kivéve, ha a befolyt bevételt a törzshálózati folyosók határokon átnyúló szakaszainak finanszírozására fordítják, amely esetben a felár nem haladhatja meg az említett infrastruktúradíj 25 %-át;

c) a felár alkalmazása nem vezet tisztességtelen bánásmódhoz a kereskedelmi forgalmat illetően a közút más használóival 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. vagy 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 (2) bekezdésben említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(4) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni, kivéve 2011. október 15-től kezdődően az EURO 0, I és II, 2015. január 1-től kezdődően az EURO III és IV, 2019. január 1-től az EURO V, illetve 2023 januárjától az EURO VI kibocsátási osztályba tartozó járművek esetében. A felár és a külsőköltség-díjak egyidejű alkalmazásából befolyó valamennyi bevételt a 1316/2013/EU rendelet I. mellékletének I. részében felsorolt törzshálózati folyosók építésének finanszírozására kell fordítani.

(5) Nem alkalmazható felár olyan útszakaszokon, amelyeken dugódíj van érvényben.

7g. cikk

(1) Az infrastruktúradíj 2021. december 31-ig 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, azt nyilvánosságra hozták, és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhető;

- b) a differenciálást napszaktól, naptípustól vagy évszaktól függően alkalmazzák;
- c) az infrastruktúradíj egyetlen díjtétele sem haladja meg 175 %-nál nagyobb mértékben a 7b. cikkben említett súlyozott átlagos infrastruktúradíj legmagasabb 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 használni kívánó fuvarozókra, és magasabb díj az ugyanezen útszakaszt csúcsforgalmi időszakban használni kívánókra.

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) Nehézgépjárművek tekintetében 2020. december 31-ig 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. A meglévő koncessziós szerződések meghosszabbításukig mentesülhetnek e kötelezettség alól.

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

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

A Bizottságot értesíteni kell minden ilyen eltérésről és mentességről.

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

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

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

járművekre vonatkozó díj. A nulla kibocsátású járművek esetében a maximális értékhez képest 75 %-kal csökkentett infrastruktúra-használati díjat kell alkalmazni.

(5) Az (1), (2) és (4) bekezdésben említett differenciálás nem alkalmazható úthasználati díjból származó többletbevétel elérése céljából. A bevétel nem kívánt növekedését a differenciálási rendszer módosításával ellensúlyozni kell, amit a többletbevétel keletkezése szerinti számviteli év végét követő két éven belül végre kell hajtani.

***** A Bizottság XXX-i, az 595/2009/EU rendeletet a nehéz tehergépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának tanúsítása tekintetében végrehajtó és az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelvét módosító .../.../EU rendelete (HL L ..., ..., ... o.)”;

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

„7ga. cikk

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

(2) 2022. január 1-től a tagállamoknak az úthasználati díjakat és a használati díjak esetén legalább az éves díjakat a járművek CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátása alapján kell differenciálniuk, a VII. mellékletben lefektetett szabályoknak megfelelően.

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

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

***** A Bizottság (EU) 2017/xxx rendelete (xxx) az Európai Parlament és a Tanács 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 rendeletének kiegészítéséről, az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelvének, a Bizottság 692/2008/EK rendeletének, valamint a Bizottság 1230/2012/EU rendeletének módosításáról, továbbá a 692/2008/EK rendelet (HL L xxx), valamint az Európai Parlament és a Tanács 2007. szeptember 5-i, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló 2007/46/EK irányelve („keretirányelv”) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.) hatályon kívül helyezéséről”;

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 úthasználati díj-rendszer bevezetését megelőzően legalább hat hónappal megküldi a Bizottságnak:”;

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

„(3) Új vagy jelentősen módosított külsőköltségdíj-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.”;

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 haladja meg a kedvezményre vagy díjcsökkentésre nem jogosult, azonos típusú járművek által fizetendő infrastruktúradíj összegének 13 %-át.”;

b) a (3) bekezdés a következőképpen módosul:

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

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 és használati díjakat legalább a nagyobb értékesítési pontokon, az általánosan elfogadott fizetési eszközökkel, mind az alkalmazó tagállam területén belül, mind azon kívül, a nap 24 órájában megfizethessék.”;

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 alkalmazták – a dugódíj összegét az úthasználó részére kiállított elismervényen kell feltüntetni, amennyiben lehetséges, elektronikus úton.”;

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

Amennyiben ez gazdaságilag megvalósítható, a külsőköltség-díjakat és dugódíjakat a tagállamoknak a 2004/52/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő elektronikus 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) bekezdése a következőképpen módosul:

a) Az a) pontban a „7. cikk (7) bekezdésére” történő hivatkozás helyébe a „7a. cikkre” történő hivatkozás lép;

b) A b) pontban a „7. cikk (1)” után oda kell illeszteni az „és (2)” szavakat;

14. A 9. cikk a következőképpen módosul:

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

b) A szöveg a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

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

a) a közösségi közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások támogatása;

b) az útszűkületek megszüntetése a transzeurópai közlekedési hálózatban;

c) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése.”;

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

„9d. cikk

A Bizottság a 9e. cikkel összhangban felhatalmazást kap arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, és korrigálja a 0. mellékletet, a IIIb. mellékletben szereplő 1. és 2. táblázat összegeit, valamint a IIIa. melléklet 4.1 és 4.2 szakaszában szereplő képleteket, hogy azok megfeleljenek a tudományos és technikai fejlődésnek.

9e. cikk

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottságra ruházott hatáskör gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

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

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 7g. cikk (4) bekezdése, a 7ga. cikk (4) bekezdése és a 9d. cikk szerinti felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat

megszünteti az adott határozatban 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 egy felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 7g. cikk (4) bekezdése, a 7ga. cikk (4) bekezdése és 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:

„(1) A II. mellékletben foglalt, euróban kifejezett összegeket, valamint a IIIb. melléklet 1. és 2. táblázatában foglalt, centben kifejezett összegeket kétfévente 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 [a jelen irányelv hatálybalépését követő két év utáni év]. március 31-ig kell elvégezni.

Az összegek kiigazítására automatikusan kerül sor oly módon, hogy az euróban vagy centben kifejezett kiindulási összeget megnövelik a változásnak az árindexben szereplő százalékos értékével. Az így kapott összegeket a II. mellékletre tekintettel a legközelebbi egész euróra, a IIIb. mellékletre tekintettel 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 tagállamoknak a (2) és a (3) bekezdésben meghatározott módon minden évben összesített formában jelentést kell közzétenniük a területükön kiszabott úthasználati díjakról és használati díjakról, amelyben tájékoztatást adnak a bevételek felhasználásáról és azoknak az utaknak a minőségéről is, amelyekre úthasználati díjat vagy használati díjat vetettek ki.

(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 infrastruktúradíjak járműtípustól függő differenciálása;

- c) a súlyozott átlagos infrastruktúradíjat és az infrastruktúradíjból származó összbevétel, kitérve a tényleges infrastruktúraköltségektől való, az infrastruktúradíj differenciálása miatt fellépő esetleges eltérésekre is;
- d) a külsőköltség-díjakból származó összbevétel;
- e) a dugódíjakból 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) és (3) bekezdésében említett célok teljesítését;
- h) objektív kritériumokon alapuló értékelés a tagállam területén található közúti infrastruktúra karbantartottságának állapotáról, valamint annak az előző jelentés óta történt változásáról;
- i) a torlódás mértékének kiértékelése csúcsforgalmi időszakban az úthasználati díj-fizetési kötelezettség alá eső hálózaton, az érintett hálózat reprezentatív számú útszakaszán végzett valós forgalomfigyelés alapján, valamint az előző jelentés óta történt változás.

(3) Az úthasználati díj- vagy használati díj-fizetési kötelezettség alá eső úthálózati szakaszok minőségének kiértékeléséhez a tagállamoknak fő teljesítménymutatókat kell használniuk. A mutatóknak legalább az alábbiakra kell vonatkozniuk:

- a) az útfelület minősége;
- b) a közúti közlekedésbiztonság;
- c) a torlódás mértéke.

(4) [a felülvizsgált irányelv hatálybalépésének éve]-tól/-től számított három éven belül a Bizottságnak a 9c. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban végrehajtási jogi aktust kell elfogadnia a mutatók harmonizált készletének meghatározása érdekében.

(5) [a felülvizsgált irányelv hatálybalépésének éve]-tól/-től számított hat éven belül a Bizottságnak jelentést kell közzétennie azzal kapcsolatban, hogy a tagállamok hogyan alkalmazták a (4) bekezdésben említett mutatókat.”;

(18) A mellékletek a következőképpen módosulnak:

- a) A 0., a IIIa., a IIIb. és a IV. melléklet ezen irányelv melléklete szerint módosul.
- b) Az V., a VI. és a VII. melléklet ezen irányelv melléklete szerint kerül hozzáadásra.

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb (...)ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

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 huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök