I

(Tájékoztatások)

TANÁCS

33/2005/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2005. szeptember 6-án elfogadva

a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló, …-i 2005/…/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából

(2005/C 275 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre [1] és különösen annak 7. cikkére

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [2],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére [3],

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően [4],

mivel:

(1) A tagállamok fuvarozási vállalkozásai közötti verseny torzulásainak a felszámolása, a belső piac megfelelő működése és a versenyképesség javulása egyaránt függ az infrastruktúra-használati díjaknak a fuvarozókra történő kivetése tisztességes mechanizmusainak létrehozásától. Az 1999/62/EK irányelvvel elérték a harmonizáció bizonyos szintjét.

(2) A közúti infrastruktúra-használati díjak kivetésének tisztességesebb rendszere kulcsfontosságú a fenntartható közlekedés Közösségen belüli előmozdítása érdekében. A létező közúti hálózat optimális kihasználásának célkitűzését, valamint negatív hatása jelentős csökkentését a biztos gazdasági növekedés és a belső piac megfelelő működése érdekében úgy kell elérni, hogy az ne jelentsen további terheket a piaci szereplőkre nézve.

(3) A Bizottság az „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni" című fehér könyvben bejelentette azon szándékát, hogy javaslatot fog tenni a közúti infrastruktúra-használati díjak kivetéséről szóló irányelvre. Az Európai Parlament a fehér könyv következtetéseiről szóló jelentés 2003. február 12-i elfogadásakor megerősítette az infrastruktúra-használati díjak kivetésének szükségességét. Az Európai Tanács 2001. június 15-i göteborgi ülését követően, amely különösen felhívta a figyelmet a fenntartható közlekedés problémájára, az Európai Tanács 2002. december 12-i és 13-i koppenhágai ülése, valamint az Európai Tanács 2003. március 20-i és 21-i brüsszeli ülése egyaránt üdvözölte a Bizottságnak az új, euromatricáról szóló irányelv benyújtására vonatkozó szándékát.

(4) Az autópályadíjak megállapítása érdekében az 1999/62/EK irányelv figyelembe veszi az infrastruktúra építési, működtetési, karbantartási és fejlesztési költségeit. Egyedi rendelkezésre van szükség a figyelembe vehető építési költségek pontos meghatározása érdekében.

([1]) HL L 187., 1999.7.20., 42. o. A 2003. évi csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

([2]) HL C 241., 2004.9.28., 58. o.

([3]) HL C 109., 2004.4.30., 14. o.

([4]) Az Európai Parlament 2004. április 20-i véleménye (HL C 104. E, 2004.4.30., 372. o.), a Tanács 2005. szeptember 6-i közös álláspontja és az Európai Parlamenti …-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

(5) A nemzetközi közúti fuvarozási műveletek a transzeurópai közúti közlekedési hálózaton összpontosulnak. Ezenkívül a belső piac megfelelő működése létfontosságú a kereskedelmi célú közlekedés tekintetében. Következésképpen a közösségi kereteket alkalmazni kell a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban [1] meghatározott transzeurópai közúthálózaton történő kereskedelmi célú közlekedésre. A tagállamok a szubszidiaritás elvével összhangban és a Szerződésnek megfelelően szabadon alkalmazhatnak autópályadíjakat és/vagy használati díjakat a transzeurópai közúthálózaton kívül eső közutakon.

(6) Az autópályadíj-kivetési rendszerek végrehajtásában költséghatékonysági okokból az autópályadíjhoz kapcsolódó teljes infrastruktúra nem esik szükségszerűen az autópályadíj kivetését ellenőrző hozzáférési korlátozások alá. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezt az irányelvet az autópályadíjhoz kapcsolódó infrastruktúrának csak egy meghatározott pontján kivetett autópályadíj alkalmazásával hajtják végre.

(7) Az autópályadíjat az infrastrukturális költségek megtérülésének elvére kell alapozni. Amennyiben az ilyen infrastruktúra az Európai Unió általános költségvetéséből társfinanszírozásban részesült, a közösségi pénzeszközökből származó hozzájárulás nem téríthető meg autópályadíj formájában, kivéve ha a vonatkozó közösségi eszközök olyan egyedi rendelkezéseket tartalmaznak, amelyek a közösségi társfinanszírozás összegének megállapításakor figyelembe veszik az autópályadíjból származó jövőbeni bevételeket.

(8) A díjkivetési rendszer fontos eleme, hogy az úthasználó – a lehető legkevésbé szennyező gépjármű használatának, illetve az alacsony forgalmú időszakokban és útvonalakon történő közlekedés választásával – az autópályadíj mértékét befolyásoló döntést hozhat. A tagállamoknak ezért képesnek kell lenniük különböző autópályadíjak kivetésére a jármű kibocsátási kategóriájának („EURO” minősítési rendszer), illetve az utakban okozott kár és a forgalmi torlódás helye, ideje, valamint mértéke alapján. Az autópályadíjak mértékében tett ilyen irányú különbségtételnek a kitűzött célkitűzéssel arányosnak kell lennie.

(9) Az ezen irányelv által nem szabályozott közúti infrastruktúra-használat kereskedelmi árazását alakító szempontoknak tiszteletben kell tartaniuk a Szerződés szabályait.

(10) Ezen irányelv nem érinti az infrastruktúráért autópályadíjat vagy használati díjat kivető rendszert bevezető tagállamok szabadságát arra nézve, hogy a Szerződés 87. és 88. cikkének sérelme nélkül ezen költségek megfelelő ellentételezéséről gondoskodjanak. Az ilyen ellentételezés nem vezethet a belső piacon a verseny torzulásához, és alkalmazni kell rá a közösségi jog vonatkozó rendelkezéseit, különösen az 1999/62/EK irányelv I. mellékletében a gépjárművekre meghatározott minimális adótételeket, valamint az energiatermékek és a villamos áram közösségi adóztatási keretének átalakításáról szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv [2] rendelkezéseit.

(11) Amennyiben a tagállamok autópályadíjat vagy használati díjat vetnek ki a transzeurópai közúthálózathoz tartozó utak használatára, a díjfizetési kötelezettség alá tartozó utaknak megfelelő elsőbbséget kell élvezniük a tagállamok karbantartási ütemezése során.

(12) Különös figyelmet kell szentelni a hegyvidéki régióknak, így az Alpoknak és a Pireneusoknak. A nagyobb infrastrukturális projektek elindítása gyakran azért hiúsult meg, mert az azokhoz szükséges jelentős pénzügyi források nem álltak rendelkezésre. Ezért az ilyen régiókban az úthasználóknak esetlegesen felárat kell fizetniük a nagyon nagy európai értékkel bíró, alapvető fontosságú projektek finanszírozása érdekében, beleértve az ugyanazon az úton egyéb közlekedési eszközök használatát magukban foglaló projekteket is. Ennek az összegnek a projekthez szükséges pénzösszeghez kell kapcsolódnia. Az összegnek továbbá az autópályadíj alapszintjéhez is kapcsolódnia kell annak elkerülése érdekében, hogy bármelyik úton mesterségesen magas díjak alkalmazására kerüljön sor, ami a forgalmat más utakra terelné el, ezáltal helyi forgalmi problémákat okozna, és a hálózat nem megfelelő használatát eredményezné.

(13) A díjaknak megkülönböztetésmentesnek kell lenniük, beszedésük nem járhat túlzott alaki követelményekkel és nem képezhet akadályokat a belső határoknál. Ezért megfelelő intézkedéseket kell hozni az alkalmi úthasználók általi fizetések megkönnyítése érdekében, különösen amennyiben az autópályadíj és/vagy használati díj beszedése kizárólag elektronikus fizetési eszköz (fedélzeti egység) használatát igénylő rendszeren keresztül történik.

(14) Az infrastruktúra-használati díjkivetési rendszerek egységes, összehangolt alkalmazása érdekében az új autópályadíj-kivetési megállapodásokban a költségeket meghatározott alapelvek szerint kell kiszámítani, vagy olyan szinten kell megállapítani, amely nem haladja meg az ezen elvek alkalmazásából eredő mértéket. Ezen előírások nem vonatkoznak a létező rendszerekre, kivéve ha azok a jövőben jelentős mértékben módosulni fognak. Az ilyen jelentős módosítások magukban foglalják az autópályadíj-beszedési rendszer eredeti feltételeinek jelentős megváltozását az autópályadíj-beszedési rendszer üzemeltetőjével fennálló szerződés módosítása

[1] HL L 228., 1996.9.9., 1. o. A legutóbb a 884/2004/EK határozattal (HL L 167., 2004.4.30., 1. o.) módosított határozat.

[2] HL L 283., 2003.10.31., 51. o. A legutóbb a 2004/75/EK irányelvvel (HL L 157., 2004.4.30., 100. o.) módosított irányelv.

által, ugyanakkor nem foglalja magában az eredeti rendszer által biztosított változtatásokat. A koncessziós szerződések esetében jelentős módosítások közbeszerzési eljárás keretében hajthatók végre. Az átláthatóságnak a piacgazdaság, illetve a köz- és magántulajdonú vállalatok közötti partnerségek működése elé gördített akadályok nélkül történő elérése érdekében a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az általuk a kivetett díjak különböző költségelemeinek kiszámításában alkalmazni kívánt egységértékekről és egyéb paraméterekről, illetve a koncessziós szerződések esetében a vonatkozó szerződésről és az alapesetről, hogy így a Bizottság véleményt alkothasson. A Bizottság által az új autópályadíj-kivetési megállapodásoknak a tagállamokban történő bevezetését megelőzően elfogadott vélemények semmilyen mértékben nem sértik a Bizottságnak a Szerződésben foglalt, a közösségi jogszabályok alkalmazásának biztosítására vonatkozó kötelezettségét.

(15) A közúti infrastruktúra-használati díjkivetési rendszer fejlesztése érdekében további technikai haladás szükséges. Olyan eljárást kell megállapítani, amely lehetővé teszi, hogy a Bizottság – a tagállamokkal e célból folytatott konzultációt követően – az 1992/62/EK irányelv előírásait a technikai haladásnak megfelelően kiigazíthassa.

(16) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal [1] összhangban kell elfogadni.

(17) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a közúti infrastruktúra-használatért kivetett autópályadíjakra és használati díjakra alkalmazandó feltételek összehangolását annak európai terjedelme miatt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és a közlekedés belső piacának megőrzése céljából azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.

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

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/62/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) »transzeurópai úthálózat«: a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat (*) I. mellékletének 2. szakaszában meghatározott közúthálózat a térképes illusztrációnak megfelelően. A térképek az említett határozat rendelkező részében és/vagy II. mellékletében említett megfelelő szakaszokra utalnak;

(*) HL L 228., 1996.9.9., 1. o. A legutóbb a 884/2004/EK határozattal (HL L 167., 2004.4.30., 1. o.) módosított határozat.;”

b) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„aa) »építési költségek«: az építkezéshez kapcsolódó költségek, beleértve adott esetben a következők finanszírozási költségeit is:

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

– … (*)-ig legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztések (beleértve a jelentős strukturális javításokat), amennyiben már autópályadíj-kivetési megállapodások vannak hatályban …-án/-én, vagy bármely, … (*)-et követően bevezetett autópályadíj-kivetési megállapodás bevezetését megelőzően legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztés; az ezen határidőket megelőzően befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztési költségek szintén építési költségnek minősülnek, amennyiben:

i. egy tagállam olyan autópályadíj-beszedő rendszert hozott létre, amely ezen költségek megtérülését egy … (*)-ig hatályba lépő, autópályadíj-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.

[1] HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

(*) Az ezen irányelv hatályba lépésének időpontját követő 24 hónap elteltével.

Az építési költségek figyelembe veendő aránya semmiképpen sem haladhatja meg az infrastruktúra alkotórészei tervezési élettartamának fennálló idejéből – a … (*)-án/-én vagy, amennyiben az a későbbi, az új autópályadíj-beszedési megállapodások bevezetésének napján – még hátralévő rész arányát.

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

ab) »finanszírozási költségek«: kölcsönök kamata és/vagy a részvényesek által nyújtott bármely tulajdonosi finanszírozás hozama;

ac) »jelentős strukturális javítások«: strukturális javítások, azon javítások kivételével, amelyek már nem járnak a közút felhasználói számára előnyökkel, pl. amennyiben a javítási munkálatokat további útfelszínjavító vagy egyéb építési munkálatok helyettesítik;";

c) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) »autópályadíj«: a 7. cikk (1) bekezdésében említett infrastruktúrák két pontja közötti távolság jármű általi megtételéért fizetendő összeg; a fizetendő összeg a megtett távolság és a járműtípus alapján kerül meghatározásra;";

d) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„ba) »súlyozott átlagos autópályadíj-tétel«: az autópályadíjakból befolyó, egy adott időszakra vonatkozó teljes bevétel és az adott hálózaton megtett járműkilométerek számának hányadosa, amelyen abban az időszakban autópályadíj fizetése volt kötelező, mind a bevételt, mind a járműkilométereket azon járművek tekintetében kell kiszámolni, amelyekre az autópályadíj vonatkozik;";

e) a c), d), e) és f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) »használati díj«: egy meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít egy jármű számára a 7. cikk (1) bekezdésében említett infrastruktúrák meghatározott időtartam alatti használatához;

d) »jármű«: kizárólag közúti árufuvarozás céljára szánt vagy használt és 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű vagy csuklós járműszerelvény;

e) »EURO 0«, »EURO I«, »EURO II«, »EURO III«, »EURO IV«, »EURO V« és »EEV« jármű: azon kategória, amelyben a jármű kibocsátása eleget tesz a 0. mellékletben meghatározott határértékeknek.

f) »járműtípus«: az a járműkategória, amelybe a tengelyszáma, mérete, súlya vagy bármely más útkárosodásra vonatkozó osztályozási tényező, pl. a IV. mellékletben foglalt útkárosodás minősítési rendszer alapján a jármű tartozik, feltéve, hogy a felhasznált minősítési rendszer olyan járműjellemzőkön alapul, amelyek vagy szerepelnek a valamennyi tagállamban használt gépjármű dokumentációban, vagy láthatóak.";

f) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„g) »koncessziós szerződés«: az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK irányelv (*) 1. cikkében meghatározott »építési koncesszió«, vagy »szolgáltatási koncesszió«;

h) »koncessziós autópályadíj«: a koncessziós szerződés keretében a koncessziójogosult által kivetett autópályadíj.;

(*) HL L 134., 2004.4.30., 114. o. A legutóbb az 1874/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 326., 2004.10.29., 17. o.) módosított irányelv."

2. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1), a (2), a (3) és a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok csak a (2)–(12) bekezdésben meghatározott feltételek szerint tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be autópályadíjakat és/vagy használati díjakat a transzeurópai közúthálózaton, vagy ezen hálózat részein. Ez nem sérti a tagállamok jogát autópályadíjnak és/vagy használati díjnak a transzeurópai közúthálózatba nem tartozó utakon való, vagy a transzeurópai közúthálózaton a »jármű« fogalommeghatározása alá nem tartozó járműtípusokra, a Szerződéssel összhangban történő kivetésére.

(2) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy csak olyan járművekre vonatkozóan tartanak fenn vagy vezetnek be autópályadíjakat és/vagy használati díjakat, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legalább 12 tonna. Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy az ezen súlyhatár alá tartozó járművekre vet ki autópályadíjakat és/vagy használati díjakat, ennek az irányelvnek a rendelkezéseit kell alkalmazni.

(*) Az ezen irányelv hatályba lépésének időpontját követő 24 hónap elteltével.

(3) Autópályadíj és használati díj egyidejűleg nem vethető ki egy adott járműkategóriára sem egyazon útszakasz használatáért. Ugyanakkor a tagállamok kivethetnek autópályadíjat olyan úthálózatok használatáért, amelyeken hidak, alagutak és hegyi átjárók használatáért használati díjat vetnek ki.

(4) Az autópályadíjak és a használati díjak nem tartalmazhatnak sem közvetett, sem közvetlen megkülönböztetést a fuvarozók nemzetisége vagy a fuvarozók letelepedési helye, illetve letelepedési országa, valamint a járművek nyilvántartásba-vételi helye, illetve a közlekedési tevékenység kiindulási pontja vagy rendeltetési helye alapján.";

b) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4a) A tagállamok előírhatnak csökkentett autópályadíjakat vagy használati díjakat, illetve az autópályadíj vagy használati díj fizetése alóli mentességet biztosíthatnak azon járművek számára, amelyek mentességet kapnak a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet (*) rendelkezéseiben foglalt menetíró készülék felszerelésének és használatának kötelezettsége alól, valamint az ezen irányelv 6. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontjában foglalt feltételek hatálya alá tartozó vagy azok szerint szabályozott esetekben.

(4b) Mivel azon díjazási rendszerek, amelyek az autópályadíj terén a gyakori felhasználóknak nyújtott engedményeket vagy díjcsökkentéseket foglalnak magukban, az infrastruktúra működtetője számára az adminisztrációs költségekben tényleges megtakarításhoz vezethetnek, a tagállamok biztosíthatnak ilyen engedményeket vagy díjcsökkentéseket az alábbi feltételek mellett:

– teljesítik a (10) bekezdés a) pontjában meghatározott feltételeket,

– megfelelnek a Szerződésnek, különösen a Szerződés 12., 49., 86. és 87. cikkének,

– nem torzítják a belső piacon folyó versenyt,

– a létrejövő díjazási rendszer lineáris, arányos, minden felhasználó számára egyenlő feltételekkel hozzáférhető, és nem vezet a további költségek más felhasználókra, magasabb autópályadíj formájában történő áthárításához.

Az ilyen díjcsökkentések és engedmények nem haladhatják meg az azonos típusú, de díjcsökkentésekre és engedményekre nem jogosult járművekre kiszabott autópályadíj 13 %-át.

(4c) Valamennyi engedményt és díjcsökkentést biztosító rendszerről tájékoztatni kell a Bizottságot, amely ellenőrzi, hogy e rendszerek megfelelnek-e a (4a) és (4b) bekezdésben meghatározott feltételeknek, és jóváhagyja e rendszereket a 9c. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően.

(*) HL L 370., 1985.12.31., 8. o. A legutóbb a 432/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 71., 2004.3.10., 3. o.) módosított rendelet.;"

c) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) Az autópályadíjak és/vagy használati díjak beszedését célzó intézkedések nem járhatnak a közúthálózat nem rendszeres használói számára indokolatlan anyagi vagy egyéb hátránnyal. Különösen, amennyiben valamely tagállam az autópályadíjakat és/vagy használati díjakat kizárólag olyan rendszer segítségével szedi be, amely fedélzeti egység használatát követeli meg a járműben, ésszerű igazgatási és gazdasági szabályozással kell hozzáférhetővé tennie a megfelelő fedélzeti egységeket.";

d) a (7) bekezdés második és harmadik albekezdését el kell hagyni;

e) a (9) és (10) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(9) Az autópályadíj-tételeket kizárólag az infrastrukturális költségek megtérülésének elvére kell alapozni. A súlyozott átlagos autópályadíj-tételeket kifejezetten az érintett infrastruktúra-hálózat építési, üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani. A súlyozott átlagos autópályadíj-tételek tartalmazhatják a piaci feltételekre alapozott tőkehozamot vagy haszonkulcsot is.

(10) a) A (9) bekezdésben említett súlyozott átlagos autópályadíj-tételek sérelme nélkül a tagállamok között a díjtételek mértékében olyan célokra irányuló eltérések fordulhatnak elő, mint a környezeti károk elleni küzdelem, a torlódás kezelése, az infrastrukturális károk minimálisra csökkentése, az érintett infrastruktúra használatának optimálissá tétele vagy a közúti biztonság elősegítése, feltéve hogy az említett eltérések:

– arányosak a kitűzött céllal,

– átláthatóak és megkülönböztetésmentesek, különösen a fuvarozó nemzetisége, a fuvarozó letelepedési helye vagy letelepedési országa vagy a jármű nyilvántartásba-vételi helye, valamint a közlekedési tevékenység kiindulási pontja vagy rendeltetési helye tekintetében,

– célja nem az autópályadíjból befolyó megnövelt bevétel előidézése, és bármely nem szándékolt bevételnövekedést (amely olyan súlyozott átlagos autópályadíj-tételekhez vezet, amelyek nincsenek összhangban a (9) bekezdéssel) ellensúlyozni kell az eltérések szerkezetének a megnövekedett bevétel kialakulása számviteli évének végét követő két éven belül végrehajtandó megváltoztatásával,

– tiszteletben tartják a b) pontban meghatározott legmagasabb rugalmassági küszöbértékeket.

b) Az a) pont feltételei szerint az autópályadíj-tételek a következők szerint térhetnek el:

– a 0. mellékletben meghatározott EURO szennyezőanyag-kibocsátási osztályok, feltéve hogy a többletmértéke nem haladja meg a legszigorúbb kibocsátási előírásoknak eleget tevő, azonos járművekre kivetett autópályadíj 100 %-át, és/vagy

– a napszak, a nap vagy az évszak, feltéve hogy:

i. az autópályadíj-tétel többletmértéke nem haladja meg a legolcsóbb napszakban, napon vagy évszakban kivetett díj 100 %-át; vagy

ii. amennyiben a legolcsóbb napszak költségmentes, a legdrágább napszakért, napért vagy évszakért fizetendő emelt díj nem haladja meg az egyébként a kérdéses járműre alkalmazandó autópályadíj-tétel mértékének 50 %-át.

c) Az a) pont feltételei szerint az autópályadíjakra kivételes esetekben magas szintű európai érdeket érintő egyedi projektek esetén az eltérés más formái is vonatkozhatnak az ilyen projektek kereskedelmi életképességének biztosítása érdekében, amennyiben a járművek szállításának egyéb módjaival való közvetlen versenynek vannak kitéve. A létrejövő díjazási rendszernek lineárisnak, arányosnak, nyilvánosan közzétettnek, valamennyi felhasználó irányában egyenlő feltételek mellett hozzáférhetőnek kell lennie, és nem vezethetnek a megnövekedett költségek más felhasználókra hárításához magasabb autópályadíjak formájában. A Bizottság ellenőrzi az e pontban meghatározott feltételek betartását a kérdéses díjazási rendszer végrehajtását megelőzően.";

f) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(11) Kivételes, a hegyi régiókban elhelyezkedő infrastruktúrát érintő esetben, valamint a Bizottság tájékoztatását követően, a következő különleges útszakaszokon az autópályadíjakra felárat lehet felszámítani:

a) ahol a járművek szabad mozgását akut torlódás hátráltatja; vagy

b) amelyek járművek általi használata jelentős környezeti kárt okoz,

azzal a feltétellel, hogy:

– a 884/2004/EK határozat III. mellékletében meghatározott, európai érdeket szolgáló, elsőbbséget élvező projektekbe beruházott felárból eredő bevétel, amely közvetlenül hozzájárul a kérdéses torlódás vagy a környezeti kár enyhítéséhez, és amely azonos úton helyezkedik el, mint az az útszakasz, amelyre a felár alkalmazásra kerül,

– a (10) bekezdéssel összhangban eltérő autópályadíj-tételekre alkalmazható felár, amely nem haladja meg a (9) bekezdéssel összhangban kiszámított súlyozott átlagos autópálya-díjtétel 15 %-át, kivéve, amennyiben a képződő bevétel az európai érdeket szolgáló, elsőbbséget élvező projektek határokon átnyúló szakaszaiba kerül befektetésre, ideértve a hegyvidéki régiók infrastruktúráját is, amely esetben a felár nem haladhatja meg a 25 % -ot,

– a felár alkalmazása nem eredményez a kereskedelmi forgalomban tisztességtelen bánásmódot más úthasználókkal összehasonlítva,

– az olyan infrastruktúrára vonatkozó pénzügyi tervek, amelynek használatáért felárat alkalmaznak, és az új infrastruktúrára vonatkozó költség-haszon elemzést megküldik a Bizottságnak a felár alkalmazását megelőzően,

– a felár alkalmazási időtartama előzetesen meghatározott és korlátozott, valamint összhangban van a várt keletkező bevétel tekintetében a benyújtott pénzügyi tervvel és költség-haszon elemzéssel.

E rendelkezésnek az új, határokon átnyúló projektekre történő alkalmazásához az érintett tagállamok hozzájárulása szükséges.

Amikor egy felárat alkalmazni szándékozó tagállam a Bizottsághoz egy pénzügyi tervet nyújt be, a Bizottság hozzáférhetővé teszi ezt az információt a 9c. cikk (1) bekezdésében említett bizottság tagjai számára. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tervezett felár nem felel meg az e bekezdésben meghatározott feltételeknek, vagy ha úgy véli, hogy a tervezett felár jelentős káros hatással lesz a peremterületek gazdasági fejlődésére, visszautasíthatja az érintett tagállam által benyújtott díjazási tervet, vagy kérheti annak módosítását a 9c. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően.

(12) Amennyiben a gépjárművezető nem képes a (10) bekezdés b) pontjának első francia bekezdésében említett információnak és a jármű típusának megállapításához szükséges jármű-okmányokat ellenőrzés esetén bemutatni, a tagállamok kivethetik az alkalmazható legmagasabb autópályadíj-tételt."

3. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„*7a. cikk*

(1) Az érintett infrastruktúra-hálózatra vagy ilyen hálózat egyértelműen meghatározott részére kivetett súlyozott átlagos autópályadíj-tételek mértékének meghatározásakor a tagállamoknak figyelembe kell venniük a 7. cikk (9) bekezdésében meghatározott különböző költségeket. A figyelembe vett költségek ahhoz a hálózathoz vagy hálózatrészhez kapcsolódnak, amelyre azok kivetésre kerültek, és az autópályadíj fizetésére kötelezett járművekre vonatkoznak. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezeket a költségeket nem, vagy csak meghatározott százalékban fedezik az autópályadíjból származó bevételből.

(2) Az autópályadíjakat ezen irányelv 7. cikkével és e cikk (1) bekezdésével összhangban kell meghatározni.

(3) A tagállamok által … (*)-t követően bevezetett koncessziós autópályadíjakat tartalmazó autópályadíj-beszedő rendszereken kívüli, új autópályadíj-beszedő rendszerek tekintetében a tagállamok a III. mellékletben megállapított számítási alapelvekre alapozott módszer használatával számítják ki a költségeket.

… (*)-t követően bevezetett koncessziós autópályadíjak tekintetében ezek legmagasabb szintje megfelel annak a szintnek, vagy annál kevesebb, mint amely a III. mellékletben meghatározott számítási alapelvekre alapozott módszer használatából eredt volna. Az ilyen megfelelőség felmérését egy ésszerűen hosszú, a koncessziós szerződés jellegének megfelelő referencia-időszak alapján kell elvégezni.

A már a … (*)-kor fennálló autópályadíj-beszedő rendszerekre vagy azokra, amelyre vonatkozóan ajánlattétel vagy tárgyalásos eljárás alkalmazásakor, a tárgyalásban való részvételre való felhívásra a közbeszerzési eljárás szerint válaszok érkeztek … (*)-t megelőzően, nem alkalmazandók az ebben a bekezdésben megállapított kötelezettségek, amíg ezek a szerződések hatályban maradnak, feltéve hogy nem kerül sor jelentős módosításukra.

(4) A tagállamok az új autópályadíj-beszedő rendszer bevezetése előtt legalább négy hónappal közlik a Bizottsággal a következőket:

a) a koncessziós autópályadíjakat tartalmazó autópályadíj-beszedési rendszerektől eltérő rendszerek esetén:

– a különböző költségelemek kiszámítása során az egységértékek és más paraméterek, és

– az autópályadíj-beszedési rendszerük körébe tartozó járművek, az egyes költségszámításokhoz felhasznált hálózat vagy hálózatrész földrajzi kiterjedése és a megtérítendő költségek százalékaránya;

b) a koncessziós autópályadíjakat tartalmazó autópályadíj-beszedési rendszerek esetén:

– a koncessziós szerződések vagy az ilyen szerződések jelentős változtatásai;

– az az alapeset, amelyre az átruházó a koncessziós hirdetményt a 2004/18/EK irányelv VII B. mellékletében említettek értelmében alapozta; ez az alapeset tartalmazza a 7. cikk (9) bekezdésében meghatározottak értelmében a koncesszió alapján előirányzott becsült költségeket, a járműtípusokra felosztott előre jelzett forgalmat, az előirányzott autópályadíj szintek és a koncessziós szerződések által szabályozott hálózat földrajzi kiterjedését.

(5) Azokban az esetekben, amelyekre a (3) bekezdésben foglalt kötelezettségek vonatkoznak, a Bizottság a (4) bekezdéssel összhangban lévő információ kézhezvételét követően négy hónapon belül véleményt nyilvánít arról, hogy ezek a kötelezettségek teljesülni látszanak-e.

A Bizottság véleményeit a 9c. cikk (1) bekezdésében említett bizottság számára hozzáférhetővé kell tenni.

(6) Amennyiben egy tagállam a 7. cikk (11) bekezdésében foglalt rendelkezéseket alkalmazni kívánja a … (*)-kor már fennálló autópályadíj-beszedési rendszerek tekintetében, az érintett tagállamnak információt kell szolgáltatnia, amely igazolja, hogy alkalmazott súlyozott átlagos autópályadíj-tételnek az érintett infrastruktúrára való alkalmazása a 2. cikk aa) pontjának, a 7. cikk (9) bekezdésének és a 7. cikk (10) bekezdésének megfelel."

4. A 8. cikk (2) bekezdésének b) pontja helyébe a következő lép:

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

5. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„*8a. cikk*

Valamennyi tagállam ellenőrzi az autópályadíjak és használati díjak beszedési rendszerét a rendszer átlátható és megkülönböztetésmentes működésének biztosítása érdekében."

6. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„d) biztosítási adókat alkalmazzanak.";

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A szubszidiaritás elvének megfelelően a tagállamok határozzák meg a közúti infrastruktúrák használati díjaiból származó bevételeik felhasználásának célját. A díjakból származó bevételt – a közlekedési hálózat egésze fejlesztésének lehetővé tételére – a közlekedési szektor javára és a teljes közlekedési rendszer javítására kell felhasználni."

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő 24 hónap elteltével.

7. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„*9a. cikk*

A tagállamoknak megfelelő ellenőrzéseket kell létrehozniuk, és meg kell állapítaniuk azt a szankciórendszert, amely az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó; a tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést e szankciók végrehajtásának biztosítása érdekében. A megállapított szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

9b. cikk

A Bizottság elősegíti a tagállamok közötti – az ezen irányelv és különösen a III. melléklet végrehajtásával kapcsolatos – párbeszédet és technikai know-how megosztását. A Bizottság a 9c. cikk (3) bekezdésében említett eljárással összhangban, a műszaki fejlődésnek megfelelően naprakésszé és egyértelművé teszi a 0., III. és IV. mellékletet, illetve az inflációnak megfelelően naprakésszé teszi az I. és II. mellékletet.

9c. cikk

(1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti.

(2) Amennyiben erre a bekezdésre történik hivatkozás, az 1999/468/EK tanácsi határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(3) Amennyiben erre a bekezdésre történik hivatkozás, az 1999/468/EK tanácsi határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében említett időszak három hónap.

(4) A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.”

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

„*11. cikk*

A Bizottság … (*)-től jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, amelyben figyelembe veszi a technikai fejlődést és a forgalomsűrűség alakulását, értékeli az irányelvnek a belső piacra – többek között a Közösség szigeti régióira, tengerparttal nem rendelkező területeire és peremterületeire – és a szektorban történt beruházások szintjére gyakorolt hatását, valamint azt, hogy mennyiben járult hozzá az irányelv a fenntartható közlekedési politika célkitűzéseihez.

A Bizottság a jelentéshez adott esetben az Európai Parlament és a Tanács részére előterjesztett, az irányelv további felülvizsgálatára vonatkozó javaslatokat is fűz.

A tagállamok legkésőbb … (**)-ig eljuttatják a Bizottságnak a szükséges információkat.”

9. A II. melléklet éves díjak összegét tartalmazó táblázat helyébe a következő lép:

	„Legfeljebb háromtengelyes	Legalább négytengelyes
NEM EURO és EURO I	1 020	1 648
EURO II és EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V ÉS EEV	797	1 329”

10. A II. melléklet utolsó mondatának helyébe a következő lép:

„A napi használati díj összege az összes gépjárműosztályra egységesen 11 EUR.”

11. A szöveg kiegészül a 0. melléklettel, amelynek szövegét ezen irányelv I. melléklete tartalmazza.

12. A szöveg kiegészül a III. melléklettel, amelynek szövegét ezen irányelv II. melléklete tartalmazza.

13. A szöveg kiegészül a IV. melléklettel, amelynek szövegét ezen irányelv III. melléklete tartalmazza.

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek … (***) előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, 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 rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv hatálya alá tartozó területen fogadtak el egy olyan táblázattal együtt, amely azt mutatja, hogyan felelnek meg ezen irányelv rendelkezései az elfogadott nemzeti rendelkezéseknek.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napját követő napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
…	…

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő öt év elteltével.
(**) Ezen irányelv hatálybalépését követően 54 hónap elteltével.
(***) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő 24 hónap elteltével.

I. MELLÉKLET

„0. MELLÉKLET

KIBOCSÁTÁSI HATÁRÉRTÉKEK

1. **»EURO 0« jármű**

A szén-monoxid (CO) tömege g/kWh	A szénhidrogének (HC) tömege, g/kWh	A nitrogén-oxidok (NOx) tömege g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **»EURO I«/»EURO II« járművek**

	A szén-monoxid (CO) tömege g/kWh	A szénhidrogének (HC) tömege, g/kWh	A nitrogén-oxidok (NOx) tömege g/kWh	A részecskék (PT) tömege g/kWh
»EURO I« jármű	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
»EURO II« jármű	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) A 85 kW vagy kisebb teljesítményű motorok esetében a részecskekibocsátási határértékre 1,7-es együtthatót kell alkalmazni.

3. **»EURO III«/»EURO IV«/»EURO V«/»EEV« járművek**

A szén-monoxid, az összes szénhidrogén, a nitrogén-oxidok és a részecskék ESC-vizsgálattal meghatározott fajlagos tömege, illetve az ERL-vizsgálattal meghatározott kipufogógáz-áttetszőség nem haladhatja meg a következő értékeket (1):

	A szén-monoxid (CO) tömege g/kWh	A szénhidrogének (HC) tömege, g/kWh	A nitrogén-oxidok (NOx) tömege g/kWh	A részecskék (PT) tömege g/kWh	Kipufogógáz m-1
»EURO III« jármű	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
»EURO IV« jármű	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
»EURO V« jármű	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
»EEV« jármű	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) A vizsgálati ciklus meghatározott fordulatszámon és nyomatékkal elvégzett vizsgálati programpontok sora, amelyeket a motor állandósult üzemi állapotában (ESC-vizsgálat) vagy átmeneti üzemi állapotában (ETC, ELR-vizsgálat) hajtanak végre.

(2) Olyan motorok esetében, amelyeknél egy henger űrtartalma 0,7 dm^3-nél kevesebb, és amelyek névleges fordulatszáma 3 000 min^{-1}-nél nagyobb: 0,13.

4. A járműveknek a 88/77/EGK irányelvben meghatározott kibocsátási kategóriáinak jövőbeli és utólagos módosításai vehetők figyelembe.”

II. MELLÉKLET

„III. MELLÉKLET

A KÖLTSÉGEK FELOSZTÁSÁNAK ÉS AZ AUTÓPÁLYADÍJAK SZÁMÍTÁSÁNAK ALAPELVEI

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

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

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

1. A hálózat és az érintett járművek körének meghatározása

– Amennyiben nem kell egységes autópályadíj-beszedési rendszert alkalmazni a teljes transzeurópai közúthálózaton, a tagállamoknak pontosan meg kell határozniuk, hogy a hálózat mely szakaszán vagy szakaszain kell autópályadíj-beszedési rendszert alkalmazni, valamint azt, hogy milyen rendszer alapján állapítják meg az autópályadíj összegének szempontjából érvényes járműkategóriákat. A tagállamoknak azt is meg kell határozniuk, hogy az autópályadíj-beszedési rendszerük által érintett járművek körét kiterjesztik-e a 12 tonnás súlyhatár alá.

– Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy a hálózat különböző szakaszain a költségek megtérülésére különböző politikát alkalmaz (amint ezt a 7a. cikk (1) bekezdése lehetővé teszi), a hálózat minden egyes, egyértelműen meghatározott szakaszára vonatkozóan külön költségkalkulációt kell végezni. A tagállam dönthet úgy, hogy hálózatát több egyértelműen meghatározott szakaszra osztja, hogy minden egyes szakaszra külön koncessziós megállapodást vagy hasonló megállapodást kössön.

2. Infrastruktúra-költségek

2.1. *Beruházási költségek*

– A beruházási költségek tartalmazzák az építési költségeket (beleértve a finanszírozási költségeket is) és az infrastruktúra fejlesztésének költségeit, valamint adott esetben a befektetett tőke hozamát vagy haszonkulcsot. Ide értendők a földvásárlás, tervezés és műszaki tervezés költségei, az építési szerződések és a projektgazdálkodás felügyeletének költségei, a régészeti feltárások és talajkutatások költségei, valamint egyéb járulékos költségek is.

– Az építési költségek megtérülése szempontjából vagy az infrastruktúra tervezett élettartamát vagy egyéb hasonló (legalább 20 éves) amortizációs időtartamot kell alapul venni, amely a koncessziós szerződés vagy egyéb megállapodás révén történő finanszírozás céljára megfelelőnek tekinthető. Az amortizáció időtartama a koncessziós szerződések megkötésére irányuló tárgyalások fő alkutényezője lehet, különösen akkor, ha az érintett tagállam a szerződés részeként meg kívánja határozni az alkalmazható súlyozott átlagos autópályadíj-tétel felső összeghatárát.

– A beruházási költségek számításának sérelme nélkül a költségek megtérülése:

  – egyenletesen eloszthető az amortizáció időtartamára vagy súlyozottan alkalmazható a kezdeti, közép- és utolsó időszakban, feltéve hogy a súlyozást átlátható módszerrel végzik,

  – az autópályadíjak indexálását teheti lehetővé az amortizáció időtartamán belül.

– A bekerülési költségek számításánál a kifizetett összegeket kell alapul venni. A később felmerülő várható költségek tekintetében megbízható költség-előrejelzést kell alkalmazni.

([1]) Ezek a rendelkezések, valamint a költségmegtérülés időbeli ütemezése rugalmas megválasztásának lehetősége (lásd a 2.1. pont harmadik francia bekezdését), megfelelő mozgásteret biztosítanak olyan autópályadíjak megállapításához, amelyek a felhasználók számára elfogadhatók, és a tagállamok konkrét közlekedéspolitikai céljaival összhangban vannak.

– A kormányzati befektetések finanszírozott kölcsönnek tekinthetők. A bekerülési költségekre alkalmazandó kamatként az adott időszakban a kormányzati hitelfelvételekre érvényes kamatot kell figyelembe venni.

– A költségek nehéz tehergépjárművekre eső arányát objektív és átlátható módon kell megállapítani, figyelembe véve a hálózaton várható nehéztehergépjármű-forgalom arányát és a járulékos költségeket. Ebből a célból a nehéz tehergépjárművek által megtett járműkilométereket objektíven igazolható, például az ezen melléklet 4. pontjában meghatározottak szerinti »ekvivalenciafaktorok« alkalmazásával ki lehet igazítani. ([1])

– A várható tőkehozamra vagy haszonkulcsra képzett céltartalék a piaci feltételeknek megfelelően indokolt nagyságú legyen; összege abból a célból változó lehet, hogy a szerződést elnyert harmadik felet a szolgáltatás minőségi követelményeinek teljesítésére ösztönözze. A tőkehozam olyan gazdasági mutatók használatával értékelhető, mint például a belső megtérülési ráta (IRR) vagy a tőke súlyozott átlagköltsége (WACC).

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

– Ezek a költségek tartalmazzák egyrészt a hálózatfenntartás éves költségeit, másrészt a hálózat üzemelési alkalmassági szintjének hosszú távú fenntartása céljából végzett javítási, megerősítési és útfelszínjavító munkálatokhoz kapcsolódó időszakos költségeket.

– Ezen költségeket a nehéz tehergépjárművek és az egyéb forgalom között a járműkilométerek tényleges és előrejelzett megoszlása alapján kell megosztani, és objektíven igazolható, például az ezen melléklet 4. pontjában meghatározottak szerinti ekvivalenciafaktorok alkalmazásával ki lehet igazítani.

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

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

– a díjfizető kapuk és egyéb fizetőrendszerek építésének, kialakításának és karbantartásának költségei,

– a díjbeszedő rendszer üzemeltetésének, igazgatásának és végrehajtásának napi költségei,

– a koncessziós szerződésekhez kapcsolódó igazgatási díjak és illetékek,

– az infrastruktúra üzemeltetéséhez kapcsolódó kezelési, igazgatási és szolgáltatási költségek.

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

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

4. **A nehéz tehergépjárművek részesedése a forgalomból, ekvivalenciafaktorok és korrekciósmechanizmus**

– Az autópályadíjakat a nehéz tehergépjárművek járműkilométerekből való tényleges vagy előrejelzett részesedése alapján kell számítani, amely igény esetén – a nehéz tehergépjárművek használatából eredő magasabb infrastruktúra-építési és -javítási költségek számításba vételére szolgáló – ekvivalenciafaktorok alkalmazásával kiigazítható.

– A következő táblázat indikatív ekvivalenciafaktorokat tartalmaz. Amennyiben egy tagállam a táblázatban megadottaktól eltérő arányú ekvivalenciafaktorokat alkalmaz, azokat objektíven igazolható kritériumokra kell alapozni, és nyilvánosságra kell hozni.

([1]) Az ekvivalenciafaktorok alkalmazása során a tagállamok az elvégzett útépítést időszakos alapon vagy a hosszú életciklus szemléletének felhasználásával vehetik figyelembe.

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

(1) A járműosztály meghatározását lásd a IV. mellékletben.
(2) Az egyes járműosztályok 5,5; 6,5; 7,5 és 8,5 tonnás tengelyterhelésnek felelnek meg.

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

III. MELLÉKLET

„IV. MELLÉKLET

Indikatív járműosztály-meghatározás

A járműosztályokat az alábbi táblázat határozza meg.

A járművek 0., I., II. és III. jelzésű alkategóriákba oszthatók emelkedő sorrendben aszerint, hogy az útfelszín milyen mértékű károsodását okozzák (tehát a III. osztály a közúti infrastruktúrában legnagyobb károsodást okozó járművek kategóriája). Az okozott károsodás a tengelyterhelés növekedésével exponenciálisan nő.

A 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget el nem érő minden gépjármű és járműszerelvény a 0. károsodási osztályba tartozik.

Gépjárművek

Légrugós vagy azzal egyenértékű tengelyfelfüggesztés ([1])		Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek		Károsodási osztály
Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		
Legalább	Kevesebb mint	Legalább	Kevesebb mint	
Kéttengelyes				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I.
Háromtengelyes				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II.
Négytengelyes				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I.
		27 29 31	29 31 32	II.
29 31	31 32			

([1]) A Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.) II. mellékletének meghatározásával összhangban egyenértékűként elismert felfüggesztés. A legutóbb a 2002/7/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 67., 2002.3.9., 47. o.) módosított irányelv.

Járműszerelvények (csuklós járművek és közúti vontatók)

Légrugós vagy azzal egyenértékű tengelyfelfüggesztés		Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek		Károsodási osztály
Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		
Legalább	Kevesebb mint	Legalább	Kevesebb mint	
2 + 1 tengelyes				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 tengelyes				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II.
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III.
2 + 3 tengelyes				II.
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III.
3 + 2 tengelyes				II.
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III.
40	44			
3 + 3 tengelyes				
36 38	38 40	36	38	I.
		38	40	II
40	44	40	44”	

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. **Bevezetés**

A Bizottság 2003. július 23-án elfogadta javaslatát.

Az Európai Parlament 2004. április 20-án az első olvasatot követően elfogadta véleményét.

A Tanács 2005. szeptember 6-án, a Szerződés 251. cikkének megfelelően, elfogadta közös álláspontját.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság ([1]) és a Régiók Bizottsága ([2]) véleményét is.

II. **A közös álláspont elemzése**

A Tanácsnak negyedik próbálkozásra, 2005. április 21-én sikerült végre a közös álláspontjának elfogadásához vezető utat megkönnyítő politikai megállapodásra jutnia, ezzel zárva le a több mint tizennyolc hónapon át húzódó belső tárgyalási folyamatot. E megállapodás létrejöttének nehézségei a tagállamoknak mind földrajzi elhelyezkedésüktől (a belső piac központi részén vagy perifériáján helyezkednek-e el), mind más tényezőktől, mint például a már meglévő közúthálózatuk fejlettségi szintjétől, valamint az infrastrukturális projektek általuk előnyben részesített finanszírozási módjától függő, eltérő érdekeit és hozzáállását tükrözik.

A tárgyalások a Bizottság 2001. évi, „Európai közlekedéspolitika 2010-re" című fehér könyve ([3]) által kialakított politikai környezetben zajlottak, amely dokumentum kiemelte a közlekedési infrastruktúra-használati díjak hatékony kivetésének kulcsfontosságú szerepét, amely eszközül szolgál a különböző közlekedési módokban tapasztalható növekedés egyensúlyának helyreállításában, és így a torlódás és a környezeti károk problémájának kezelésében.

1. ***Kulcsfontosságú politikai célkitűzések kezelése***

A Tanács a közös álláspontjában arra összpontosított, hogy a meglévő irányelvet – különös értéktöbblet hozzáadásával – javítsa annak érdekében, hogy az új jogi keret tükrözze a Közösség modern, 21. századi közlekedéspolitikájának szükségleteit. A közös álláspont különösen:

– Kezeli *a torlódás és a környezeti károk* problémáját

– Lehetővé teszi kiegészítő *finanszírozás* előteremtését *az alternatív infrastruktúrába* (modális váltás) való befektetések céljára

– Nagyobb mértékű *átláthatóságot és objektivitást biztosít az autópályadíjak megállapítása során*, kiegészítő „eszközökkel" összekapcsolva, amelyek lehetővé teszik, hogy a Bizottság jobban figyelemmel kísérje a szabályozás betartását

– Hozzáigazítja a jogi keretet az infrastruktúra-építés finanszírozásának a közszféra és magánszféra közötti partnerségén alapuló modelljéhez.

Az e négy célkitűzésnek megfelelő változások a következők.

([1]) HL C 241., 2004.9.28., 58. o.
([2]) HL C 109., 2004.4.30., 14. o.
([3]) COM(2001) 370., 2001.9.12.

i. *A torlódás és a környezeti károk kezelése*

Autópályadíj-eltérések (7. cikk (10) bekezdés)

A torlódás és a környezeti károk kezelését célzó elsődleges mechanizmus annak lehetővé tétele, hogy a kivetett autópályadíjak az EURO-osztálytól és napszaktól függően eltérőek legyenek. A Tanács az Európai Parlamenttől vette át azt az elképzelést (29. módosítás), hogy bevezesse annak lehetőségét, hogy a hétvégékre vagy munkaszüneti napokra vonatkozó autópályadíjak eltérőek legyenek. A tanácsi szöveg által megengedett eltérés azonban jóval túllép a 29. módosításban említetteken. Az egyik jelentős különbség az, hogy a Parlament egy átfogó korlátot részesít előnyben, amely esetén a legmagasabb autópályadíjak sem lehetnek magasabbak a legalacsonyabb autópályadíjak kétszezerésénél. Ezzel szemben az útkárosodáshoz (vagyis súlyhoz, tengelyszámhoz) kapcsolódó eltérések esetén a Tanács ezeket az eltéréseket nem korlátozza, míg a szennyezőanyag-kibocsátási és időponttól függő eltérések vonatkozásában a 100 %-os korlátok összeadódnak. Ennek hatására egy nehéz, szennyező, forgalmas napszakban közlekedő tehergépkocsinak esetenként akár négyszer annyit kell fizetnie, mint egy könnyebb, tisztább, nyugodtabb időszakban közlekedő járműnek. Ezt a hatást a bizonyos napszakokra bevezethető költségmentesség tovább erősíti.

Az ezen új lehetőségekkel való visszaélések elkerülését egy olyan világos és egyértelmű követelmény bevezetése biztosítja, miszerint az eltérések rendszere független a bevételektől, és bármely, nem szándékolt többletbevételt az elkövetkezendő években csökkentett autópályadíjakkal kell ellensúlyozni. A bevételtől való függetlenség elve a Parlament 12. módosításában is megtalálható.

A közös álláspontnak a környezetvédelmi és torlódással kapcsolatos kérdésekre vonatkozó másik eleme a következő szakaszban tárgyalt „felár”.

ii. *Alternatív infrastruktúrák finanszírozása*

A felár (7. cikk (11) bekezdés)

A Tanács elfogadta a Bizottság arra irányuló javaslatát, hogy kivételes esetekben lehetséges legyen a torlódásnak és környezeti károknak kitett hegyvidéki területeken található utak vonatkozásában az autópályadíjakra felárat kivetni. A határokon átnyúló esetekben a 25 %-os szintet fenn kell tartani, míg a határokon át nem nyúló esetekben a maximális szint 15 %. A felárnak a szennyezett városi övezetekre való kiterjesztésére irányuló parlamenti javaslat átemelésére (30. módosítás) nem került sor. A közös álláspont szövege fenntartja és megerősíti azt a követelményt, miszerint a felárból származó bevételt az ugyanazon közlekedési folyosón kivitelezendő, a transzeurópai hálózatokra vonatkozó, kiemelt jelentőségű projektek keresztfinanszírozására kell felhasználni.

A felár jelentős, mivel (a használatban lévő út építésének költségein felül) további nettó bevételt képez, amelyet kifejezetten alternatív (a legtöbb esetben vasúti) infrastruktúra finanszírozására különítenek el.

iii. *A Bizottság által felügyelt átlátható és objektív autópályadíj-szintek*

„Építési költségek” – fogalommeghatározás (2. cikk aa) pont)

A közös álláspont tartalmazza ezt az új fogalommeghatározást, amelyet a Bizottság az autópályadíj-szintek kiszámítása során figyelembe veendő történeti költségek meghatározása érdekében javasolt. A tanácsi szöveg átemeli a Parlament arra irányuló javaslatát (21. módosítás), hogy ezen költségeknek csak egy részét lehessen engedélyezni, de a költségek ilyen felosztására vonatkozó referenciaként az amortizáció mértéke helyett a tervezett élettartamot használja. (Az amortizáció elvét bonyolultabb alkalmazni, amennyiben az infrastruktúra építését nem kölcsönfelvétellel finanszírozzák.)

Megengedhető költségek (7. cikk (9) bekezdés)

A közös álláspont átveszi a Bizottság arra irányuló javaslatát, miszerint részletesebben ki kell dolgozni azokat a költségeket, amelyeken az autópályadíjak alapulhatnak. A Tanács átemelte a Parlament 28. módosításának olyan elemeit, mint a nem biztosított baleseti költségek elhagyását, a tőke megtérülésének beemelését, és annak tisztázását, hogy ezek maximális szinteket jelentenek (ennek tisztázása a tanácsi szöveg 7a. cikkének (1) bekezdésében található).

Az autópályák gyakori használói számára nyújtott engedmények (7. cikk (4b) és (4c) pont)

A Bizottság által javasolt 8b. cikket a Tanács elhagyta, és annak helyébe az autópályák gyakori használói számára nyújtott engedmények százalékos határértékét tartalmazó fenti rendelkezések léptek. Ez jelentősen hozzájárul a közösségi jog szerint megengedhető engedmények szintjével kapcsolatos jóval nagyobb mértékű egyértelműség és objektivitás biztosításához.

Módszer/számítási alapelvek (III. melléklet)

A Bizottság által javasolt rövid módszert a Tanács kiterjesztette, és abból kidolgozta a költségszámítás és költségfelosztás átfogó elvrendszerét. Ezek valamennyi, a jövőben bevezetendő autópályadíj-beszedési rendszer tekintetében kötelezőek, noha a koncesszión alapuló rendszerek tekintetében csak közvetett módon. A Bizottság ezeket az elveket komitológiai eljárással naprakésszé teheti és tisztázhatja.

A rendszer felügyelete (7a. cikk)

Míg a Tanács elfogadja a Parlament arra irányuló javaslatát, hogy a független tagállami infrastruktúra-felügyeleti hatóságok felállítását célzó rendelkezéseket el kell hagyni (18. és 38. módosítás), a 7a. cikkben továbbfejleszti a Bizottság szerepét a rendszer felügyelete terén és annak ellenőrzésében, hogy az új autópályadíj-beszedési megállapodások a már meglévő szabályozásnak megfelelnek -e.

iv. *Összeegyeztethetőség a közszféra és magánszféra közötti partnerségekkel*

A koncessziós szerződésekre vonatkozó különleges rendelkezések

Mivel az új infrastruktúrák finanszírozásának és építésének a leggyakoribb formája a közszféra és magánszféra közötti, koncesszión alapuló partnerség, a Tanács számos olyan elemet vezetett be a közös álláspont szövegébe, amellyel biztosítani kívánja az irányelv hozzáigazítását a közszféra és magánszféra közötti partnerségek realitásaihoz. Ezek a változások, amelyek a Tanács tényleges válaszai a Parlament 9., 33. és 52. módosításában megfogalmazott aggodalmaknak, a következők:

– különleges elbánás a 2. cikk aa) pontjában található „építési költségek” fogalommeghatározás szerinti szerződések vonatkozásában,

– a 7. cikk (9) bekezdésében annak lehetősége, hogy az autópályadíjak haszonkulcsot tartalmazzanak,

– „közvetett alkalmazás” a 7a. cikkben meghatározott felügyeleti rendszer koncessziós szerződései tekintetében.

2. ***Egyéb jelentős kérdések***

Az autópályadíjból származó bevétel jelzáloggal való megterhelése/elkülönítése (9. cikk (2) bekezdés)

A Tanács teljes egészében elfogadta azt az érzékeny kompromisszumot, amelyet a Parlament e kérdés vonatkozásában, a 48. módosításban javasolt. A felárból származó bevételeknek a megfelelő transzeurópai hálózatokra vonatkozó projektbe való újrabefektetésére irányuló szigorú elkülönítése (7. cikk (11) bekezdés) fennmarad.

Külső környezetvédelmi költségek

A Parlament 2., 17., 25., 28., 41. és 50. módosításának vizsgálatát követően a Tanács úgy döntött, hogy követi a Bizottság javaslatát, és fenntartja az infrastrukturális költségek megtérülésére épülő jelenlegi rendszert.

Alkalmazási kör (7. cikk (1) és (2) bekezdés)

A Bizottsági javaslat egy „mindent vagy semmit" típusú autópályadíj-beszedő rendszer alkalmazását követelné meg a tagállamoktól, amelyet valamennyi, a transzeurópai hálózathoz tartozó úton és egészen a 3,5 tonnás járművekig alkalmazniuk kell. A Tanács úgy vélte, hogy egy ilyen alkalmazási kör jelentős visszatartó hatást gyakorolna az autópályadíj-beszedő rendszerek bevezetése tekintetében számos olyan tagállamban, ahol nem feltételezhető, hogy a nyilvánosság elfogadja az autópályadíj-beszedést. Ennek következtében a bizottsági javaslat komolyan alááshatja azt a központi célkitűzést, miszerint egy olyan rendszer felé kell elmozdulni, amelyben a felhasználók nagyobb mértékben hozzájárulnak az általuk használt közlekedési infrastruktúra költségeihez. A Tanács ehelyett egy olyan keretet választott, miszerint amennyiben egy, a transzeurópai hálózathoz tartozó úton a 3,5 tonnás vagy annál nehezebb járművekre autópályadíjat vetnek ki, akkor a közösségi szabályokat kell alkalmazni, ám a tagállamok továbbra is eldönthetik, hogy a hozzájuk tartozó transzeurópai hálózat mely részén vetnek ki autópályadíjat, és hogy azt a nehezebb járművekre korlátozzák-e.

Az irányelv más pontjain a Tanács igyekezett korlátozni a Bizottság által javasolt rugalmasságot abban a tekintetben, hogy a tagállamok bizonyos utakon (például nagymértékű tranzitforgalmat lebonyolító utakon) nagyon magas autópályadíjakat vessenek ki. A Bizottság által javasolt 7. cikk (10) bekezdés c) pontját például, amely eltérő autópályadíjakat engedélyezett a hálózat bizonyos útjaira, a Tanács elhagyta.

Az úthasználók ellentételezése

Az Európai Parlamenthez hasonlóan (lásd a 36. módosítást) a Tanács aggodalmát fejezte ki amiatt, hogy a bizottsági javaslatban szereplő, az autópályadíj-rendszerek következtében felmerült új költségeknek a fuvarozók felé történő ellentételezés módja – nevezetesen a járművek adóztatásának csökkentése – megkülönböztető hatást fejthet ki. A Tanács annak sem látta okát, hogy „visszacsinálja" a járművek adóztatásának a már meglévő irányelv által elért összehangolását. Ennek következtében a Tanács a Bizottság által javasolt 7b. cikket elhagyta a tanácsi szövegből, és helyébe a (10) preambulumbekezdést léptette, amely szintén említi az olyan ellentételezést, mint az üzemanyag adóztatásának csökkentése, ezzel átveszi a Parlament 13. módosításában felmerült elképzelést.

3. *Az Európai Parlament módosításai*

A kulcsfontosságú kérdésekkel kapcsolatban a Tanácsnak a 2., 9., 12., 13., 17., 18., 21., 25., 28., 29., 30., 33., 36., 38., 41., 48., 50. és 52. módosításra adott válasza fentebb található.

Ezen túl a Tanács a 3., 4., 10., 22., 24., 34., 39., 42. és 43. módosítást teljesen, részben vagy elvben elfogadta.

III. **Következtetések**

A Tanácson belül kifejtett, az e közös álláspontra vonatkozó megegyezést célzó intenzív és tartós erőfeszítések tükrözik, hogy mindenki kifejezetten tisztában van e kérdésnek a Közösség szélesebb értelemben vett közlekedési politikájában betöltött fontos szerepével. A közös álláspont egy olyan díjazás jogi kereteit állapítja meg, amely világosabb, és amelyet könnyebb átlátható, objektív és méltányos módon végrehajtani, de amely ugyanakkor új lehetőségeket nyit meg az autópályadíjaknak a Közösségben tapasztalható környezetvédelmi és torlódással kapcsolatos problémák kezelését célzó jogszerű felhasználására. Ez a szöveg az 1999. évi irányelvhez képest valós, azonosítható és kézzelfogható javulást ér el, gondoskodva a fenntartható közlekedéspolitika felé való elmozdulás szükségessége és a megfelelően működő belső piac fontossága közötti egyensúly megteremtéséről.