



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2008/0147(COD)

22.3.2011

MÓDOSÍTÁS: 29–103

Ajánlástervezet második olvasatra
Saïd El Khadraoui
(PE458.661v01-00)

a Tanács első olvasatbeli álláspontjáról a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása tekintetében

A Tanács közös álláspontja – módosító jogszabály
(15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD))

AM\861380HU.doc

PE460.939v01-00

HU

Egyesülve a sokféleségben

HU

AM_Com_LegRecomm

Módosítás 29
Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus
2 preambulumbekzdés

A Tanács álláspontja

(2) A közlekedés negatív hatásainak mérséklésével kapcsolatos célkitűzést a stabil gazdasági növekedés, a belső piac megfelelő működése és a területi kohézió fenntartása érdekében a mozgás szabadságának aránytalan korlátozása nélkül kívánatos teljesíteni.

Módosítás

(2) A közlekedés negatív hatásainak mérséklésével kapcsolatos célkitűzést a stabil gazdasági növekedés, a belső piac megfelelő működése és a területi kohézió fenntartása érdekében a mozgás szabadságának aránytalan korlátozása nélkül kívánatos teljesíteni.

Kiegészítésképpen hangsúlyozni kell, hogy a külső költségek internalizálásának elve irányítási eszköznek felel meg, és ezért arra kell használni, hogy ösztönözze az útfelhasználókat és a kapcsolódó iparágakat, hogy – például a vezetési magatartás megváltoztatása, illetve a további technológiai fejlesztések révén – használják ki és bővítsék a környezetbarát szállítás terén rendelkezésre álló mindenkori kapacitásaikat. Nagyon fontos megtalálni a közúti közlekedés által okozott terhelés – többek között a közelben lakó emberek egészségére és jólétére gyakorolt hatás – csökkentésének eszközeit és lehetőségeit, ahelyett, hogy a befolyó bevételekből fedezzék a vonatkozó költségeket.

Or. en

Módosítás 30
Jaromír Kohlíček

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus
2 preambulumbekzdés

A Tanács álláspontja

(2) A közlekedés negatív hatásainak mérséklésével kapcsolatos célkitűzést a

Módosítás

(2) A közlekedés negatív hatásainak mérséklésével kapcsolatos célkitűzést a

stabil gazdasági növekedés, a belső piac megfelelő működése és a területi kohézió fenntartása érdekében a mozgás szabadságának aránytalan korlátozása nélkül kívánatos teljesíteni.

stabil gazdasági növekedés, a belső piac megfelelő működése és a területi kohézió fenntartása érdekében a mozgás szabadságának aránytalan korlátozása nélkül kívánatos teljesíteni.

Kiegészítésképpen hangsúlyozni kell, hogy a külső költségek internalizálásának elve irányítási eszköznek felel meg, és ezért arra kell használni, hogy ösztönözze az útfelhasználókat és a kapcsolódó iparágakat, hogy – például a vezetési magatartás megváltoztatása, illetve a további technológiai fejlesztések révén – használják ki és bővítsék a környezetbarát szállítás terén rendelkezésre álló mindenkori kapacitásaikat. Nagyon fontos megtalálni a közúti közlekedés által okozott terhelés – többek között a közelben lakó emberek egészségére és jólétére gyakorolt hatás – csökkentésének eszközeit és lehetőségeit, ahelyett, hogy a befolyó bevételekből fedezzék a vonatkozó költségeket.

Or. en

Indokolás

Az első olvasat során elfogadott módosítás.

Módosítás 31

Georgios Koumoutsakos, Carlo Fidanza

**A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus
5 preambulumbekzdés (új)**

A Tanács álláspontja

Módosítás

(5a) A közúti közlekedéstől eltérő közlekedési módok esetében már elkezdték a külső költségek internalizálását, az uniós jogszabályok pedig vagy fokozatosan bevezetik az ilyen internalizálást, vagy legalábbis nem tiltják meg. A közúti közlekedési ágazatban már számos adót és díjat kivetettek, beleértve

néhány olyan adót és díjat is, amelyek részben az olyan külső költségeket egyenlítik ki, mint a szén-dioxid, amint ez például az üzemanyagot terhelő jövedéki adó esetében is fennáll. Ezt a folyamatot azonban továbbra is ellenőrizni és ösztönözni kell annak érdekében, hogy létrejöjjön egy uniós szintű keret a külső költségek internalizálására valamennyi szállítási mód vonatkozásában.

Or. en

Módosítás 32

Antonio Cancian, Carlo Fidanza, Erminia Mazzoni, Salvatore Tatarella, Gabriele Albertini

**A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus
6 a preambulumbekzdés (új)**

A Tanács álláspontja

Módosítás

(6a) annak érdekében, hogy ne torzuljon a verseny a közúti áru fuvarozási ágazatban, a tagállamok a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés költségei miatt felárat vezethetnek be, feltéve, hogy az ágazatra vonatkozó hatályos helyi adó – ideértve a gépjármű tulajdonlási és/vagy a forgalmi adókat és az üzemanyagra kivetett adót is – nem csökken oly mértékben, hogy az a nemzeti jármű-üzemeltetőket támogassa. E követelményt akkor kell teljesíteni, amikor a külsőköltség-díj miatti felár bevezetésre kerül, és a Bizottságnak előzetes ellenőrzést kell végrehajtania, majd ezt követően figyelemmel kell kísérnie a követelmény teljesülését.

Or. it

Indokolás

Pur non volendo attribuire alle maggiorazioni dei pedaggi per il costo dell'inquinamento e

della congestione una valenza fiscale, esse agiscono sostanzialmente allo stesso modo, gravando quindi sui costi di esercizio delle imprese di trasporto stradale delle merci. Poiché sul settore già grava una fiscalità nazionale variamente definita (tasse di possesso e/o di circolazione dei mezzi e tasse gravanti sui consumi dei carburanti), che colpisce quasi esclusivamente le imprese residenti in uno Stato membro, ai fini della concorrenza nel mercato interno, occorre evitare che tali maggiorazioni siano utilizzate dai governi nazionali per ridurre tale fiscalità. La verifica di tale condizione va necessariamente affidata alla Commissione Europea e va svolta ex ante, prima dell'introduzione delle misure di maggiorazione, e in itinere.

Módosítás 33
Inés Ayala Sender

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus
6 a preambulumbekzdés (új)

A Tanács álláspontja

Módosítás

(6a) Minden esetben és előre számítva arra, hogy az úthasználati díjnak a periférikus helyzetű tagállamokból származó gépjárművekre történő alkalmazása megkülönböztetést eredményez, a Bizottságnak a tagállamok rendelkezésére kell bocsátania azon tanulmányokat, felméréseket és eszközöket, amelyek a versenyre és a belső piacra kifejtett torzító hatások meghatározásához és enyhítéséhez szükségesek.

Or. es

Módosítás 34
Antonio Cancian, Carlo Fidanza, Erminia Mazzoni, Salvatore Tatarella, Gabriele Albertini

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus
13 a preambulumbekzdés

A Tanács álláspontja

Módosítás

(13a) A közúti teherforgalom a levegőszennyezéssel és a forgalmi torlódásokkal kapcsolatos külsőköltség-

díjak miatt megnövekedett költségének az infrastruktúrára, a közlekedési módokkal kapcsolatos megoldásokra és az üzemeltetői szolgáltatások nyújtására vonatkozó alternatívákkal kell párosulnia a főként a versenyen és a piaci feltételekkel történő összehasonlításon alapuló hozzáférési és szolgáltatási feltételek értelmében. A forgalmon belül az inter-, intramodális és a többféle közlekedési módra történő áttérésre vonatkozó végrehajtási elvekkel összhangban, a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés költségei miatt felárat bevezetni kívánó tagállamoknak ezért bizonyítaniuk kell, hogy megfelelnek e követelményeknek, többek között annak, hogy a programozással kapcsolatos kötelezettségvállalásaikat előre meghatározott időtartamon belül teljesítik.

Or. it

Indokolás

Il disincentivo all'utilizzo di tratte stradali e autostradali sottoposte a maggiorazioni dei pedaggi per il costo dell'inquinamento e della congestione non può diventare un vantaggio netto delle reti concorrenti e degli operatori che vi operano in modo non concorrenziale, ma un'opportunità per distribuire in misura più equilibrata e sostenibile i flussi di traffico tra infrastrutture della stessa modalità stradale e di altre modalità di trasporto. In tal senso, gli Stati membri devono garantire, anche in termini programmatici, la disponibilità di alternative infrastrutturali e condizioni concorrenziali tra gli operatori che vi operano.

Módosítás 35

Debora Serracchiani, David-Maria Sassoli

**A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus
21 a preambulumbekzdés (új)**

A Tanács álláspontja

Módosítás

(21a) Az a folyosó, amelynek esetében megengedett a felár alkalmazása, olyan párhuzamos, egymáshoz közeli és egymással közvetlen versenyben álló hegyi

útszakaszokat is magában foglalhat, amelyekre a forgalom a felár bevezetése következtében átterelődhet. A határon átnyúló projektek esetében e rendelkezés alkalmazásáról az érintett tagállamoknak és a Bizottságnak kellene megegyezniük.

Or. en

Indokolás

A módosítást a „párhuzamos és hegyi” szavak beillesztésén túl az „egymáshoz közeli és egymással közvetlen versenyben álló” szavakkal kell kiegészíteni. Az „egymáshoz közeli” kifejezés annak kiküszöbölésére szükséges, hogy olyan útszakaszokon alkalmazzanak felárat, amelyek messzire esnek azon útszakaszoktól, amelyekre felár alkalmazása engedélyezett. Amennyiben nincs távolságra történő utalás, úgy az lehetőséget biztosíthat felár bárhol történő, önkényes alkalmazására. Az „egymással közvetlen versenyben álló” kifejezés beszúrása azért szükséges, hogy a felár a lényeges forgalmi eltereléshez kapcsolódjon.

Módosítás 36 Inés Ayala Sender

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus 21 a preambulumbekzdés (új)

A Tanács álláspontja

Módosítás

(21a) Azokban az esetekben, amikor megengedett a felár alkalmazása olyan alternatív útszakaszokon, amelyekre a forgalom a felár folyosón történő bevezetése következtében átterelődhet, ezen útszakaszoknak a folyosóhoz közel kell lenniük és ez a fuvarozó számára semmiképpen sem járhat a költségek emelkedésével.

Or. es

Indokolás

A forgalom elterelésének kiküszöbölésére az alternatív útszakaszokat a folyosón átlátható módon kell létrehozni és kizárólag a forgalom elterelésének céljából, illetve úgy, hogy az útszakaszok közel legyenek a folyosóhoz. A fuvarozók egyébként kényszerítve érezhetnék magukat arra, hogy feleslegesen hosszú utat tegyenek meg, ami növelné a CO₂-kibocsátást, a

költségeket és a forgalmi torlódásokat.

Módosítás 37
Eva Lichtenberger

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus
25 preambulumbekzdés

A Tanács állásponjtja

Módosítás

(25) Bizonyos feltételek mellett engedélyezni kell az infrastruktúradíjra vonatkozó kedvezmény vagy díjsökkentés alkalmazását a használók olyan kategóriái tekintetében, mint a gyakori úthasználók vagy az elektronikus úthasználatidj-rendszer használói.

törölve

Or. en

Módosítás 38
Jaromír Kohlíček

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus
25 preambulumbekzdés

A Tanács állásponjtja

Módosítás

(25) Bizonyos feltételek mellett engedélyezni kell az infrastruktúradíjra vonatkozó kedvezmény vagy díjsökkentés alkalmazását a használók olyan kategóriái tekintetében, mint a gyakori úthasználók vagy az elektronikus úthasználatidj-rendszer használói.

törölve

Or. en

Módosítás 39
Inés Ayala Sender

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus
26 preambulumbekzdés

A Tanács álláspontja

(26) A külső költségeknek az úthasználati díjakba való beépítése eredményesebben hat az úthasználói döntésekre, ha azok tisztában vannak e költségekkel. Ezért e költségeket az úthasználati díj beszedője által kiállított elismervényen, számlán vagy egyéb hasonló okmányon elkülönítve kell feltüntetni. Ezek a dokumentumok továbbá megkönnyíthetik azt is, hogy a fuvarozók a külsőköltség-díjból eredő költségüket áthárítsák a megbízóra vagy más ügyfelükre.

Módosítás

(26) A külső költségeknek az úthasználati díjakba való beépítése eredményesebben hat az úthasználói döntésekre, ha azok tisztában vannak e költségekkel. Ezért e költségeket az úthasználati díj beszedője által kiállított elismervényen, számlán vagy egyéb hasonló okmányon elkülönítve kell feltüntetni. Ezek a dokumentumok továbbá megkönnyíthetik azt is, hogy a fuvarozók a külsőköltség-díjból eredő költségüket áthárítsák a megbízóra vagy más ügyfelükre. **Ahhoz, hogy a fuvarozók bármely járulékos költséget ügyfeleikre háríthassák, a Bizottságnak a tagállamok számára biztosítania kell a szükséges eszközöket ahhoz, hogy az infrastruktúra- és a külsőköltség-díj áthárítására valóban a szállítási áraktól elkülönítve történjék.**

Or. es

Indokolás

Az összes költséget részletező leírás mellé szükség van egy olyan rendszer bevezetésére, amelynek révén a fuvarozók külsőköltség-dijaikat az ügyfelekre tudják hárítani.

Módosítás 40
Silvia-Adriana Țicău

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus
29 preambulumbekzdés

A Tanács álláspontja

(29) Az úthasználatidíj-rendszerek átjárhatóságának elősegítése érdekében lehetőséget kell adni arra, hogy két vagy több tagállam közös úthasználatidíj-

Módosítás

(29) Az Európai Bizottság minden szükséges intézkedést megtesz annak biztosítása érdekében, hogy 2010. december 31-ig a 2004/52/EK irányelvnek

rendszer bevezetése céljából – bizonyos feltételek teljesítése mellett – együttműködjön egymással.

megfelelő, elektronikus útdíjszedési rendszert vezessenek be az Európai Unió teljes területén.

Or. ro

Módosítás 41
Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 1 pont – c pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – b b pont

A Tanács álláspontja

bb) »külsőköltség-díj«: a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel *és/vagy* a közlekedésnek tulajdonítható zajártalommal kapcsolatban a tagállamnál felmerülő költségek megtérülése érdekében kivetett díj;

Módosítás

bb) »külsőköltség-díj«: a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel *és* a közlekedésnek tulajdonítható zajártalommal kapcsolatban a tagállamnál felmerülő költségek megtérülése érdekében az úthasználati díj részeként kivetett díj;

Or. en

Indokolás

A Tanács közös álláspontja szándékának tisztázása.

Módosítás 42
Inés Ayala Sender

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 1 pont – d pont

1999/62/EK irányelv

2 cikk – d pont

A Tanács álláspontja

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

Módosítás

d) »jármű«: közúti *forgalomban való használat* céljára szánt gépjármű vagy csuklós járműszerelvény;

Indokolás

A külső költségek internalizálása valamennyi közlekedési módra vonatkozik, és a közúti közlekedés tekintetében valamennyi úthasználóra, nemcsak a fuvarozókra. Ha ez a módosítás elfogadásra kerül, az irányelv többi részében található utalásokat ennek megfelelően kell megváltoztatni.

Módosítás 43

Antonio Cancian, Carlo Fidanza, Erminia Mazzoni, Salvatore Tatarella, Gabriele Albertini

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 1 a pont (új)

1999/62/EK irányelv

6 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Tanács álláspontja

Módosítás

1a. A 6. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A 7b. cikk (2) bekezdése szerinti felár bevezetése és alkalmazása nem jár együtt a gépjármű- és üzemanyagadó csökkentésével. A Bizottság figyelemmel kíséri e bekezdés megfelelő végrehajtását.”

Or. it

Indokolás

A külső költségek miatti felár – a közúti árufuvarozásban érintett gépjárművekre kivetett helyi adók ennek megfelelő csökkentéséből következő keresztfinanszírozás révén – nem torzíthatja a versenyt. Ez a módosítás közvetlenül kapcsolódik a beszúrt (6a) preambulumbekkezdéshez.

Módosítás 44

Antonio Cancian, Carlo Fidanza

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 b cikk – 1 bekezdés

A Tanács álláspontja

(1) Az infrastruktúradíj összegét az infrastruktúraköltségek megtérülésének elve alapján kell megállapítani. A súlyozott átlagos infrastruktúradíjat az építési költségekhez, valamint az adott infrastruktúra-hálózat üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani. A súlyozott átlagos infrastruktúradíj a piaci feltételeknek megfelelő tőkehozamot **vagy** haszonkulcsot is tartalmazhat.

Módosítás

(1) Az infrastruktúradíj összegét az infrastruktúraköltségek megtérülésének elve alapján kell megállapítani. A súlyozott átlagos infrastruktúradíjat az építési költségekhez, valamint az adott infrastruktúra-hálózat üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani. A súlyozott átlagos infrastruktúradíj a piaci feltételeknek megfelelő tőkehozamot **és** haszonkulcsot is tartalmazhat.

Or. en

Indokolás

Érdemes hangsúlyozni, hogy e javaslat célja a meglévő koncessziók gazdasági és pénzügyi egyensúlyának védelme, valamint azon koncesszióké, amelyek odaítélési eljárása már megkezdődött. Ismeretes, hogy az útdíj mértéke kihatással van a közlekedés iránti igény nagyságára; ebből következően az útdíjak túlzott mértékű, a szerződés által nem szabályozott emelése a közlekedés iránti igény csökkenéséhez vezethet, amely következményekkel járhat a koncessziókra és azok viszonylagos gazdasági és pénzügyi terveire nézve (amelyek szintén számos vitát eredményezhetnek).

Módosítás 45

Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 c cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

A Tanács álláspontja

(1) A külsőköltség-díj kapcsolódhat a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költségéhez. Azokon az útszakaszokon, amelyek olyan területeken haladnak keresztül, ahol a lakosság **jelentős része** a közúti közlekedésnek tulajdonítható zajártalomnak van kitéve, a külsőköltség-díj magában foglalhatja a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom

Módosítás

(1) A külsőköltség-díj kapcsolódhat a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költségéhez. Olyan útszakaszokon, amelyek olyan területeken haladnak keresztül, ahol a lakosság a közúti közlekedésnek tulajdonítható zajártalomnak van kitéve, a külsőköltség-díj magában foglalhatja a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költségét.

költségét.

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 IIIb. mellékletben meghatározott maximális értékeket.

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 IIIb. mellékletben meghatározott maximális értékeket.

Or. en

Indokolás

Nem lehetett meggyőzően egyértelművé tenni, hogy a tanácsi közös álláspontjában szereplő, „a lakosság jelentős része” kifejezésbe beleértendőek-e a hegyvidéki völgyek.

Módosítás 46 **Jaromír Kohlíček**

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 c cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

A Tanács álláspontja

(1) A külsőköltség-díj kapcsolódhat a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költségéhez. Azokon az útszakaszokon, amelyek olyan területeken haladnak keresztül, ahol a lakosság **jelentős része** a közúti közlekedésnek tulajdonítható zajártalomnak van kitéve, a külsőköltség-díj magában foglalhatja a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költségét.

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 IIIb. mellékletben meghatározott maximális értékeket.

Módosítás

(1) A külsőköltség-díj kapcsolódhat a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költségéhez. Olyan útszakaszokon, amelyek olyan területeken haladnak keresztül, ahol a lakosság a közúti közlekedésnek tulajdonítható zajártalomnak van kitéve, a külsőköltség-díj magában foglalhatja a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költségét.

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 IIIb. mellékletben meghatározott maximális értékeket.

Indokolás

Az első olvasatbeli kérdés és a bizottsági szöveg visszaállítása: a zajártalmat és a levegőszennyezést egyértelmű küszöbérték nélkül nem lehet csak azon területekre vonatkoztatni, ahol a lakosság jelentős része él.

Módosítás 47

Antonio Cancian, Carlo Fidanza, Erminia Mazzoni, Salvatore Tatarella, Gabriele Albertini

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 c cikk – 1 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

A Tanács álláspontja

Módosítás

A külsőköltség-díjak bevezetése az adott útszakasz esetében rendelkezésre álló alternatív közlekedési módoktól és versenyképes szolgáltatásoktól függ. A Bizottságnak biztosítania kell, hogy a tagállamok ésszerű időn belül teljesítsék ezt a követelményt.

Or. it

Indokolás

A külsőköltség-díjak bevezetésének az érintett útszakaszt magában foglaló közlekedési kapcsolaton belül az általános közlekedési, többek között az infrastruktúrával kapcsolatos és a piaci feltételek javulásával kell járnia. Ez a módosítás közvetlenül kapcsolódik a beszűrt (13a) preambulumbekkezdéshez.

Módosítás 48

Hella Ranner, Dominique Riquet, Georges Bach

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 c cikk – 3 bekezdés

A Tanács álláspontja

(3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel kapcsolatos külsőköltség-díjat nem kell alkalmazni azokra a járművekre, amelyek megfelelnek a legszigorúbb EURO kibocsátási előírásoknak az ezen előírásokat bevezető szabályokban meghatározott határidőt követő **négy** évig.

Módosítás

(3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel kapcsolatos külsőköltség-díjat nem kell alkalmazni azokra a járművekre, amelyek megfelelnek a legszigorúbb EURO kibocsátási előírásoknak az ezen előírásokat bevezető szabályokban meghatározott határidőt követő **két** évig.

Or. en

Indokolás

*Az EP első olvasatában szereplő 35. módosítás kimondja: 2013/2014 januárjáig nem megengedett a külső költségdíjak alkalmazása az EURO VI kibocsátási osztály számára (az EURO VI valamennyi új típusú jóváhagyás esetében 2012. december 31-től kötelező – az új gépjárművek regisztrációja egy évvel később). Ez a járműpark megújulására irányuló hatékony ösztönzőnek bizonyult. A Tanács álláspontja hosszabb időtartamra vezetett be eltérést, amelynek értelmében a nemzetközi közlekedés igen jelentős százalékát (2017 végéig mintegy 60%-át) mentesíti a levegőszennyezési díj megfizetése alól. **Az eltérés időtartama ezért legfeljebb 2 év lehet.***

Módosítás 49
Jaromír Kohlíček

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont
1999/62/EK irányelv
7 c cikk – 3 bekezdés

A Tanács álláspontja

(3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel kapcsolatos külsőköltség-díjat nem kell alkalmazni azokra a járművekre, amelyek megfelelnek a legszigorúbb EURO kibocsátási előírásoknak az ezen előírásokat bevezető szabályokban meghatározott határidőt követő **négy** évig.

Módosítás

(3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel kapcsolatos külsőköltség-díjat nem kell alkalmazni azokra a járművekre, amelyek megfelelnek a legszigorúbb EURO kibocsátási előírásoknak az ezen előírásokat bevezető szabályokban meghatározott határidőt követő **két** évig.

Or. en

Indokolás

Az intézkedések elszámoltathatósága nem megbízható, mivel a növekvő közúti szállítás nagyban kihatással van az adott hálózatra: ezért hosszan tartó eltérés nem indokolt.

Módosítás 50 **Eva Lichtenberger**

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 c cikk – 3 bekezdés

A Tanács álláspontja

(3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel kapcsolatos külsőköltség-díjat nem kell alkalmazni azokra a járművekre, amelyek megfelelnek a legszigorúbb EURO kibocsátási előírásoknak az ezen előírásokat bevezető szabályokban meghatározott határidőt követő **négy** évig.

Módosítás

(3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel kapcsolatos külsőköltség-díjat nem kell alkalmazni azokra a járművekre, amelyek megfelelnek a legszigorúbb EURO kibocsátási előírásoknak az ezen előírásokat bevezető szabályokban meghatározott határidőt követő **két** évig.

Or. en

Indokolás

A díjmegállapítási rendszerek életképességét annak alapján lehet kétségbe vonni, hogy ez alól hány teherautó fog mentesülni egy ilyen hosszú eltérési időszak során.

Módosítás 51 **Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Erminia Mazzoni, Jim Higgins, Georgios Koumoutsakos, Salvatore Tatarella, Luis de Grandes Pascual, Gabriele Albertini**

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 c cikk – 3 bekezdés

A Tanács álláspontja

(3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel kapcsolatos külsőköltség-díjat nem kell alkalmazni

Módosítás

(3) A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezéssel kapcsolatos külsőköltség-díjat nem kell alkalmazni

azokra a járművekre, amelyek megfelelnek a legszigorúbb EURO kibocsátási előírásoknak az ezen előírásokat bevezető szabályokban meghatározott határidőt követő **négy** évig.

azokra a járművekre, amelyek megfelelnek a legszigorúbb EURO kibocsátási előírásoknak az ezen előírásokat bevezető szabályokban meghatározott határidőt követő **öt** évig.

Or. en

Indokolás

Ez a gépjárműpark megújításának fokozására vonzó ösztönzőt jelent és egy 5 évre szóló mentesítés megfelelőbb keretül szolgálna. Az 5 évre szóló mentesítés egyfajta jutalomnak számít a zöldberuházások számára.

Módosítás 52

Antonio Cancian, Carlo Fidanza

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 e cikk – 3 bekezdés

A Tanács álláspontja

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

Módosítás

(3) Az (1) és a (2) bekezdésben, **valamint a 7b. és a 7c. cikkben** előírt kötelezettségek nem alkalmazandók azokra az úthasználatdíj-rendszerekre, amelyek 2008. június 10-én már hatályban voltak, valamint azokra, amelyekre vonatkozóan közbeszerzési eljárás keretében az ajánlatkérő 2008. június 10-ig ajánlatot vagy – tárgyalásos eljárás esetén – tárgyalásra vonatkozó felhívásra adott választ kapott, mindaddig, amíg **az említett koncessziós** rendszerek lényeges módosítás nélkül hatályban vannak.

Or. en

Indokolás

A javasolt módosítás célja annak tisztázása, hogy a koncessziós rendszerek esetében a megfelelő tőkehozam a vállalat haszonkulcsának nem alternatív alkotóeleme. Valójában e két elem egyedi nemzeti jogszabályok által szabályozott kombinációja révén lehet reális remény

arra, hogy egy építési beruházás piaci forrásokat vonzzon, amelynek megtérülésére csak hosszú távon lehet számítani.

Módosítás 53

Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – bevezető rész

A Tanács álláspontja

(1) A Bizottság előzetes tájékoztatását követően, a hegyvidéki régiókban található infrastruktúra esetében az infrastruktúradíjhoz kivételes jelleggel felár adható olyan meghatározott útszakaszokon, ahol előfordulhatnak állandó torlódások, vagy amelyekben a járművek jelentős környezetkárosítást okoznak, amennyiben:

Módosítás

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

Or. en

Módosítás 54

Jaromír Kohlíček

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – bevezető rész

A Tanács álláspontja

1. A Bizottság előzetes tájékoztatását követően, a hegyvidéki régiókban található infrastruktúra esetében az infrastruktúradíjhoz kivételes jelleggel felár adható olyan meghatározott útszakaszokon, ahol előfordulhatnak állandó torlódások, vagy amelyekben a járművek jelentős környezetkárosítást okoznak, amennyiben:

Módosítás

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

Indokolás

A tagállamoknak a forgalmi torlódásokkal teli városi területekre is ki kell terjeszteniük a kivételes jelleget.

Módosítás 55
Eva Lichtenberger

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus
1 cikk – 2 pont
 1999/62/EK irányelv
 7 f cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – a pont

A Tanács állásponjtja

a) a felárból befolyó bevételt olyan, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2010. július 7-i 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat** III. mellékletében megjelölt, európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek építésének finanszírozására fordítják, amelyek közvetlenül hozzájárulnak a torlódás vagy a környezetkárosítás enyhítéséhez, és amelyek ugyanazon a közlekedési folyosón helyezkednek el, mint az az útszakasz, amelyen a felárat alkalmazzák;

Módosítás

a) a felárból befolyó bevételt olyan, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2010. július 7-i 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat** III. mellékletében megjelölt, **a fenntartható mobilitást előmozdító és** európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek építésének finanszírozására fordítják, amelyek közvetlenül hozzájárulnak a torlódás vagy a környezetkárosítás enyhítéséhez, és amelyek ugyanazon a közlekedési folyosón helyezkednek el, mint az az útszakasz, amelyen a felárat alkalmazzák;

Or. en

Módosítás 56
Eva Lichtenberger

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus
1 cikk – 2 pont
 1999/62/EK irányelv
 7 f cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – b pont

A Tanács álláspontja

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 képződő bevételt hegyvidéki régióban fekvő infrastruktúrát magában foglaló, európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek határokon átnyúló szakaszainak finanszírozására fordítják, amely esetben a felár nem haladhatja meg a fenti infrastruktúradíj 25 %-át;

Módosítás

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 képződő bevételt hegyvidéki régióban fekvő infrastruktúrát magában foglaló, **a fenntartható mobilitást előmozdító és** európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek határokon átnyúló szakaszainak finanszírozására fordítják, amely esetben a felár nem haladhatja meg a fenti infrastruktúradíj 25 %-át;

Or. en

Módosítás 57

Jörg Leichtfried

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 5 bekezdés

A Tanács álláspontja

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni.

Módosítás

törölve

Or. de

Indokolás

A felár célja az, hogy további lehetőségeket biztosítson a tagállamok részére az európai érdekeltségű kiemelt projektek finanszírozására, és ez ne kapcsolódjon a külső költségek beépítéséhez.

Módosítás 58

Hella Ranner, Dominique Riquet, Georges Bach

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 5 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni.

Módosítás

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni, **kivéve a 0, I, II, III és IV EURO kibocsátási osztályba tartozó járművek esetében.**

Or. en

Indokolás

A gépjárműpark megújulására irányuló hatékony ösztönzők, a tisztább gépjárművekhez nyújtott pozitív pénzügyi ösztönzők (lásd 7c. cikk (3) bekezdés) mellett a leginkább szennyező teherautókra kirótt pénzbírságot is be kell vezetni.

Módosítás 59

Eva Lichtenberger

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 5 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni.

Módosítás

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni, **kivéve a 0, I, II, III és IV EURO kibocsátási osztályba tartozó járművek esetében.**

Or. en

Módosítás 60
Jaromír Kohlíček

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus
1 cikk – 2 pont
1999/62/EK irányelv
7 f cikk – 5 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni.

Módosítás

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni, **kivéve a 0, I, II, III és IV EURO kibocsátási osztályba tartozó járművek esetében.**

Or. en

Indokolás

A gépjárműpark megújítására irányuló proaktív pénzügyi ösztönzők biztosítása érdekében, az EURO V és EURO VI osztály és a kapcsolódó mentességek végrehajtási határidején belül a pénzbírságok valamennyi 0, I, II, III és IV EURO kibocsátási osztályba tartozó járművet érintik, ideértve a leginkább szennyező teherautókat is.

Módosítás 61
Debora Serracchiani, David-Maria Sassoli

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus
1 cikk – 2 pont
1999/62/EK irányelv
7 f cikk – 5 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni.

Módosítás

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni, **kivéve a 0, I, II és III EURO kibocsátási osztályba tartozó járművek esetében. Valamennyi bevételt az 1692/96/EK határozat III. mellékletében megjelölt európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú építési projektek finanszírozására kell fordítani.**

Or. en

Indokolás

A gépjárműpark megújulására irányuló hatékony ösztönzők, a tisztább gépjárművekhez nyújtott pozitív pénzügyi ösztönzők mellett a leginkább szennyező teherautókra kirótt pénzbírságot is be kell vezetni. Ugyanakkor nem szabad elsiklani a felett, hogy az irányelv értelmében a felárból származó bevételeket a TEN-T hálózathoz tartozó, elsődleges fontosságú projektek finanszírozására kell elkülöníteni.

Módosítás 62

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Georgios Koumoutsakos, Jim Higgins, Erminia Mazzone, Salvatore Tatarella, Gabriele Albertini

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 f cikk – 5 bekezdés

A Tanács álláspontja

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni.

Módosítás

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni, ***kivéve a 0, I és II EURO kibocsátási osztályba tartozó járművek esetében. A vonatkozó bevételeket az 1692/96/EK határozat III. mellékletében megjelölt európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú építési projektek finanszírozására kell fordítani.***

Or. en

Indokolás

A hatályos irányelv értelmében a felárból származó bevételeket a TEN-T hálózathoz tartozó, elsődleges fontosságú projektek finanszírozására kell elkülöníteni. Egy már kiszabott felár esetében bármely további külső költségnek ugyanezt az elkülönítési rendszert kell követnie, az alkalmazandó díj kiszámítása és a Bizottság számára nyújtandó pénzügyi elszámolás közötti bonyolult különbségtétel elkerülésére is.

Módosítás 63
Luis de Grandes Pascual

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus
1 cikk – 2 pont
1999/62/EK irányelv
7 f cikk – 5 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni.

Módosítás

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni, ***kivéve a 0, I és II EURO kibocsátási osztályba tartozó járművek esetében.***

Or. en

Módosítás 64
Zigmantas Balčytis

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus
1 cikk – 2 pont
1999/62/EK irányelv
7 f cikk – 5 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni.

Módosítás

(5) A felár összegét a külsőköltség-díj 7c. cikknek megfelelően kiszámított összegéből le kell vonni, ***kivéve a 0, I és II EURO kibocsátási osztályba tartozó járművek esetében.***

Or. en

Módosítás 65
Hella Ranner, Dominique Riquet, Georges Bach

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus
1 cikk – 2 pont
1999/62/EK irányelv
7 g cikk – 3 bekezdés – c pont

A Tanács álláspontja

Módosítás

c) az infrastruktúradíj egyetlen díjtétele sem haladja meg **175 %-nál** nagyobb mértékben a 7b. cikkben említett súlyozott átlagos infrastruktúradíj legmagasabb összegét; és

c) az infrastruktúradíj egyetlen díjtétele sem haladja meg **250 %-nál** nagyobb mértékben a 7b. cikkben említett súlyozott átlagos infrastruktúradíj legmagasabb összegét; és

Or. en

Indokolás

A bevételsemleges differenciálást már az euromatrica II is előirányozta (kisebb differenciálást a százalékok tekintetében, de nem korlátozta az egy napon belüli óraszámot). A fokozott differenciálás elég jelentős ahhoz, hogy az az ár tekintetében világos jelzésnek minősüljön.

Módosítás 66

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Nuno Teixeira, Georgios Koumoutsakos, Jim Higgins, Erminia Mazzoni, Salvatore Tatarella, Gabriele Albertini

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 3 bekezdés – c pont

A Tanács álláspontja

Módosítás

c) az infrastruktúradíj egyetlen díjtétele sem haladja meg **175 %-nál** nagyobb mértékben a 7b. cikkben említett súlyozott átlagos infrastruktúradíj legmagasabb összegét; and

c) az infrastruktúradíj egyetlen díjtétele sem haladja meg **100 %-nál** nagyobb mértékben a 7b. cikkben említett súlyozott átlagos infrastruktúradíj legmagasabb összegét; and

Or. en

Justification

A forgalmi torlódásokért kivetett díjak differenciálásában a csúcsforgalmi órák megnövelése nem reális és nem is korrekt. A nap 8 órájában megfizetendő differenciált díj alkalmazása a piac torzulásához vezethet.

Módosítás 67

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Georgios Koumoutsakos,

Jim Higgins, Erminia Mazzoni, Salvatore Tatarella

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 3 bekezdés – d pont

A Tanács álláspontja

d) azon csúcsidőszakok időtartama, amelyek alatt a forgalmi torlódások csökkentése érdekében magasabb infrastruktúradíjakat vetnek ki, naponta nem haladja meg **az öt** órát.

Módosítás

d) azon csúcsidőszakok időtartama, amelyek alatt a forgalmi torlódások csökkentése érdekében magasabb infrastruktúradíjakat vetnek ki, naponta nem haladja meg **a három** órát.

Or. en

Indokolás

A forgalmi torlódásokért kivetett díjak differenciálásában a csúcsforgalmi órák megnövelése nem reális és nem is korrekt. A nap 8 órájában megfizetendő differenciált díj alkalmazása a piac torzulásához vezethet.

Módosítás 68

Silvia-Adriana Țicău

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 3 bekezdés – d pont

A Tanács álláspontja

d) azon csúcsidőszakok időtartama, amelyek alatt a forgalmi torlódások csökkentése érdekében magasabb infrastruktúradíjakat vetnek ki, naponta nem haladja meg **az öt** órát.

Módosítás

d) azon csúcsidőszakok időtartama, amelyek alatt a forgalmi torlódások csökkentése érdekében magasabb infrastruktúradíjakat vetnek ki, naponta nem haladja meg **a 4** órát.

Or. ro

Indokolás

Fontos annak biztosítása, hogy e megszorítások ne okozzanak problémát a járműüzemeltetők számára a szociális jogszabályoknak való megfelelés vonatkozásában.

Módosítás 69
Silvia-Adriana Țicău

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 4 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(4) Az (1) és a (3) 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.

Módosítás

(4) Az (1) és a (3) bekezdésben említett differenciálás nem alkalmazható úthasználati díjból származó többletbevétel elérése céljából. A bevétel nem szándékos növekedését a differenciálási rendszer módosításával ellensúlyozni kell, amit a többletbevétel keletkezése szerinti számviteli év végét követő **három hónapon** belül végre kell hajtani.

Or. ro

Indokolás

Rövidebb határidőt kell szabni, tekintettel az éves kiigazítások jelentőségére, valamint arra, hogy meg kell adni a tagállamoknak annak lehetőségét, hogy jogszabályaikat ennek megfelelően módosítsák.

Módosítás 70
Inés Ayala Sender

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 4 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(4) Az (1) és a (3) bekezdésben említett differenciálás nem alkalmazható úthasználati díjból származó többletbevétel elérése céljából. A bevétel nem kívánt növekedését a differenciálási rendszer módosításával ellensúlyozni kell, amit a

Módosítás

(4) Az (1) és a (3) bekezdésben említett differenciálás nem alkalmazható úthasználati díjból származó többletbevétel elérése céljából. A bevétel nem kívánt növekedését a differenciálási rendszer módosításával ellensúlyozni kell, amit a

többletvétel keletkezése szerinti
számveteli év végét követő két éven belül
végre kell hajtani.

számveteli év végét követő két éven belül
végre kell hajtani, **valamint visszajuttatni**
az érintett úthasználók számára.

Or. es

Indokolás

Amennyiben a díjmeghatározásra vonatkozó számítások magasabb eredményt hoznak, mint a tényleges költségek, úgy a többletet vissza kell juttatni azok számára, akiket jogtalanul többletköltségek terheltek.

Módosítás 71

Antonio Cancian, Carlo Fidanza, David-Maria Sassoli, Debora Serracchiani

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 g cikk – 4 a bekezdés (új)

A Tanács álláspontja

Módosítás

(4a) A Bizottságnak gondoskodnia kell az irányelv végrehajtásával kapcsolatos használati útmutatóról, amelyet az azt alkalmazó tagállamok nyelvein kell elkészíteni, és amely előtérbe helyezi a forgalmi torlódások módosítását, lehetővé téve az állami szervek és a magáncégek számára olyan üzleti tervek létrehozását, amelyek figyelembe veszik egy ilyen módosítás lehetséges hatásait. Az útmutatót az irányelv hatálybalépése előtt kell megjelentetni.

Or. it

Indokolás

A módosításra vonatkozó elvnek jelentős következményei lesznek a szállítási szolgáltatások biztosítására vonatkozó szerződések kidolgozására, tekintettel arra, hogy bizonytalanság tapasztalható a szállítványozó cégek egyes útjainak költségeit illetően. Hasznos lenne annak tisztázása, hogy ezt az intézkedést technológiai és gazdasági szempontból hogyan fogják végrehajtani.

Módosítás 72

Antonio Cancian, Carlo Fidanza

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 h cikk – 1 bekezdés – b pont

A Tanács álláspontja

b) a koncessziós úthasználati díjat magában foglaló úthasználatdíj-rendszer esetében:

- a koncessziós szerződéseket vagy azok jelentős változásait,

azt az alapesetet, amelyre az ajánlatkérő az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv*** VII B. melléklete szerinti koncesszióra vonatkozó hirdetményt alapozta; ezen alapeset a 7b. cikk (1) bekezdésének megfelelően tartalmazza a koncesszió alapján előirányzott becsült költségeket, a forgalom előrejelzését járműtípus szerinti bontásban, az úthasználati díj tervezett mértékét, valamint a koncessziós szerződés tárgyát képező hálózat földrajzi kiterjedését.

Módosítás

b) a koncessziós úthasználati díjat magában foglaló úthasználatdíj-rendszer esetében:

- a koncessziós szerződéseket vagy azok jelentős változásait,

azt az alapesetet, amelyre az ajánlatkérő az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv*** VII B. melléklete szerinti koncesszióra vonatkozó hirdetményt alapozta; ezen alapeset a 7b. cikk (1) bekezdésének megfelelően tartalmazza a koncesszió alapján előirányzott becsült költségeket, a forgalom előrejelzését járműtípus szerinti bontásban, az úthasználati díj tervezett mértékét, valamint a koncessziós szerződés, **vagy azzal egyenértékű okmány** tárgyát képező hálózat földrajzi kiterjedését.

Or. en

Indokolás

A módosítás célja, hogy megkönnyítse a kért dokumentáció megküldését, mivel a különböző országokban ugyanazt az információt az előírtakon kívül más dokumentumok is tartalmazhatják.

Módosítás 73
Eva Lichtenberger

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 h cikk – 3 bekezdés – d a pont (új)

A Tanács állásponjtja

Módosítás

da) egy külön tervet, amely arról szól, hogy hogyan lehet a külsőköltség-díjakkól befolyó többletbevételt a közlekedés negatív hatásainak csökkentésére fordítani.

Or. en

Módosítás 74
Jaromír Kohlíček

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 h cikk – 3 bekezdés – d a pont (új)

A Tanács állásponjtja

Módosítás

da) egy külön tervet, amely arról szól, hogy hogyan lehet a külsőköltség-díjakkól befolyó többletbevételt a közlekedés negatív hatásainak csökkentésére fordítani.

Or. en

Indokolás

Az Euromatricával kapcsolatos intézkedések bevezetésének fő célját a tagállamoknak kell értékelniük és megállapítaniuk.

Módosítás 75
Eva Lichtenberger

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 h cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

A Tanács állásponjtja

Az érintett tagállam a határozatnak való megfelelés céljából kiigazítja a javasolt külsőköltség-díjat. A Bizottság e határozatát hozzáférhetővé kell tenni a 9d. cikkben említett bizottság számára.

Módosítás

Az érintett tagállam a határozatnak való megfelelés céljából kiigazítja a javasolt külsőköltség-díjat. A Bizottság döntését hozzáférhetővé kell tenni a 9d. cikkben említett bizottság **és az Európai Parlament** számára.

Or. en

Módosítás 76
Eva Lichtenberger

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 j cikk – 3 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(3) Ha a tagállamok úthasználati díjat vetnek ki egy járműre, az úthasználati díj teljes összegét, az infrastruktúradíj összegét **és/vagy** a külsőköltség-díjak összegét a fuvarozó részére kiállított elismervényen kell feltüntetni, amennyiben lehetséges, elektronikus úton.

Módosítás

(3) Ha a tagállamok úthasználati díjat vetnek ki egy járműre, az úthasználati díj teljes összegét, az infrastruktúradíj összegét **és** a külsőköltség-díjak összegét a fuvarozó részére kiállított elismervényen kötelező feltüntetni, amennyiben lehetséges, elektronikus úton.

Or. en

Indokolás

A Tanács közös állásponjtja szándékának tisztázása.

Módosítás 77
Jaromír Kohlíček

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 j cikk – 3 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(3) Ha a tagállamok úthasználati díjat vetnek ki egy járműre, az úthasználati díj teljes összegét, az infrastruktúradíj összegét **vagy** a külsőköltség-díjak összegét a fuvarozó részére kiállított elismervényen kell feltüntetni, amennyiben lehetséges, elektronikus úton.

Módosítás

(3) Ha a tagállamok úthasználati díjat vetnek ki egy járműre, az úthasználati díj teljes összegét, az infrastruktúradíj összegét **és** a külsőköltség-díjak összegét a fuvarozó részére kiállított elismervényen kötelező feltüntetni, amennyiben lehetséges, elektronikus úton.

Or. en

Indokolás

Az út- és infrastruktúrahasználati díjat is meg kell határozni.

Módosítás 78
Eva Lichtenberger

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 j cikk – 4 bekezdés

A Tanács állásponjtja

(4) Amennyiben ez gazdaságilag megvalósítható, a külsőköltség-díjakat a tagállamoknak a 2004/52/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő elektronikus rendszer használatával kell kivetniük és beszedniük.

Módosítás

(4) Amennyiben ez gazdaságilag megvalósítható, a külsőköltség-díjakat a tagállamoknak a 2004/52/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő elektronikus rendszer használatával kell kivetniük és beszedniük. ***A tagállamok együttműködnek annak biztosítása érdekében, hogy ugyanazt az együttműködtethető elektronikus rendszert alkalmazzák, amelyet egymás területein is használni lehet a díjak***

szükség szerinti kiigazíthatóságának feltétele mellett.

Or. en

Módosítás 79
Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 2 pont

1999/62/EK irányelv

7 j cikk – 4 a bekezdés (új)

A Tanács álláspontja

Módosítás

(4a) Amint a Galileo műholdas helymeghatározási rendszeren alapuló díjbeszedő szolgáltatások műszakilag megvalósíthatóak, a 2004/52/EK irányelvben meghatározott interoperábilis európai elektronikus díjbeszedő rendszeren keresztül kell kivetni és beszedni a külsőköltségmentes díjakat.

Or. en

Módosítás 80
Corien Wortmann-Kool

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 4 pont

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés

A Tanács álláspontja

Módosítás

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. A külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazatra – a közlekedés fenntarthatóbbá tételére és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. ***A közlekedési hálózat egésze fejlődésének elősegítése érdekében az infrastruktúrahasználati díjakból származó bevételt, vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazat javára és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására kell***

révén:

- a) a hatékony árképzés elősegítése;
- b) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentése;
- c) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés hatásainak a szennyezés forrásánál történő enyhítése;
- d) a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására;
- e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;
- f) a logisztikai tevékenység optimalizálása; vagy
- g) a közúti közlekedés biztonságának javítása.

fordítani. A külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazatra – a közlekedés fenntarthatóbbá tételére és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak révén:

- a) a hatékony árképzés elősegítése;
- b) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentése;
- c) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés hatásainak a szennyezés forrásánál történő enyhítése;
- d) a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására;
- e) **a transzeurópai közlekedési hálózaton** a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;
- f) a logisztikai tevékenység optimalizálása; vagy
- g) a közúti közlekedés biztonságának javítása.

Ezen irányelv átültetésének időpontjától kezdődően a tagállamok akkor teljesítették az e bekezdésben meghatározott rendelkezéseket, ha a második albekezdésben megállapított célok megvalósítására adózási és pénzügyi támogatási politikát vagy a pénzügyi támogatást növelő politikát működtetnek és hajtanak végre a külsőköltség-díjakból származó bevételekkel egyenértékű összegnek megfelelő mértékben. A külsőköltség-díjból és infrastruktúrahaználati díjból származó bevétel legalább 15%-át, vagy e bevételekkel egyenértékű összeget minden tagállamban a transzeurópai közlekedési hálózat közös érdekű projektjeinek pénzügyi támogatására kell felhasználni. Ez a százalékos arány idővel emelkedik.

Or. en

Módosítás 81

Debora Serracchiani, David-Maria Sassoli

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 4 pont

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés

A Tanács álláspontja

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. A külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazatra – a közlekedés fenntarthatóbbá tételére és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak révén:

- a) a hatékony árképzés elősegítése;
- b) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentése;
- c) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés hatásainak a szennyezés forrásánál történő enyhítése;
- d) a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására;
- e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;
- f) a logisztikai tevékenység optimalizálása; vagy
- g) a közúti közlekedés biztonságának javítása.

Módosítás

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. A külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazatra – a közlekedés fenntarthatóbbá tételére és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak révén:

- a) a hatékony árképzés elősegítése;
- b) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentése;
- c) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés hatásainak a szennyezés forrásánál történő enyhítése;
- d) a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására;
- e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;
- f) a logisztikai tevékenység optimalizálása; vagy
- g) a közúti közlekedés biztonságának javítása;

A külső költségdíjból és az infrasktruktúradíjakból származó bevételek legalább 15%-át minden tagállamban a TEN-T projektek pénzügyi támogatására kell fordítani a közlekedés fenntarthatóságának növelése érdekében. Ez a százalékos arány idővel emelkedik.

A felár esetében a szorzófaktornak a

hegyvidéki területek légszennyezéséért és zajártalmáért kiszabott díjakban történő alkalmazását össze kell kötni a bevételeknek az 1962/96/EK határozat III. mellékletében meghatározott, európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek megvalósításába történő befektetésére vonatkozó követelménnyel.

Or. en

Indokolás

A bevételek 15%-át a TEN-T projektekre kell elkülöníteni. Ezen kívül, valamint a felár vonatkozásában a kiemelt fontosságú projektek megvalósításába befektetendő bevételeknek, a szorzófaktorok alkalmazásából származó valamennyi bevételnek ugyanazt a rendszert kell követnie, és kiemelt fontosságú projektek megvalósítására kell fordítani.

Módosítás 82

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Jim Higgins, Georgios Koumoutsakos, Erminia Mazzoni, Salvatore Tatarella, Gabriele Albertini

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 4 pont

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés

A Tanács álláspontja

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. A külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazatra – a közlekedés fenntarthatóbbá tételére és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak révén:

- a) a hatékony árképzés elősegítése;
- b) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentése;
- c) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés hatásainak a

Módosítás

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. A külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazatra – a közlekedés fenntarthatóbbá tételére és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak révén:

- a) a hatékony árképzés elősegítése;
- b) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentése;
- c) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés hatásainak a

szennyezés forrásánál történő enyhítése;
d) a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására;
e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;
f) a logisztikai tevékenység optimalizálása; vagy
g) a közúti közlekedés biztonságának javítása.

szennyezés forrásánál történő enyhítése;
d) a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására;
e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;
f) a logisztikai tevékenység optimalizálása; vagy
g) a közúti közlekedés biztonságának javítása;

Az infrastruktúra használatáért kivetett díjakból származó bevétel felhasználásáról a tagállamok döntenek. A közlekedési hálózat egésze fejlődésének elősegítése érdekében a díjból befolyó bevételt a közúti közlekedési ágazat javára és a közúti közlekedési rendszer optimalizálására fordítják.

A külső költségdíjból származó bevételek legalább 15%-át minden tagállamban a TEN-T projektek pénzügyi támogatására kell fordítani a közlekedés fenntarthatóságának növelése érdekében. Ez a százalékos arány idővel emelkedik.

A szorzófaktorok a hegyvidéki területek légszennyezéséért és zajártalmáért kiszabott díjakban történő alkalmazását össze kell kötni a bevételeknek az 1692/96/EK határozat III. mellékletében meghatározott, európai érdekeket szolgáló, kiemelt fontosságú projektek megvalósításába történő befektetésére vonatkozó követelménnyel.

Or. en

Indokolás

Eltekintve a kötelező erejű megközelítéstől (kell), a módosítás az infrastruktúrahazsnálati díjra utaló része a hatályos irányelv szövegét (2006. évi irányelv, 9. cikk (2) bek.) tükrözi. Hasonlóan a felárhoz, a kiemelt fontosságú projektek megvalósításába befektetendő bevételeknek, a szorzófaktorokból származó valamennyi bevételnek ugyanazt a rendszert kell követnie, és kiemelt fontosságú projektek megvalósítására kell fordítani.

Módosítás 83

Luis de Grandes Pascual

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 4 pont

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés

A Tanács álláspontja

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. A külsőköltség-dijakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazatra – a közlekedés fenntarthatóbbá tételére és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak révén:

- a) a hatékony árképzés elősegítése;
- b) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentése;
- c) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés hatásainak a szennyezés forrásánál történő enyhítése;
- d) a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására;
- e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;
- f) a logisztikai tevékenység optimalizálása; vagy
- g) a közúti közlekedés biztonságának javítása.

Módosítás

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. A külsőköltség-dijakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazatra – a közlekedés fenntarthatóbbá tételére és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak révén:

- a) a hatékony árképzés elősegítése;
- b) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés forrásnál való csökkentése;
- c) a közúti közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés hatásainak a szennyezés forrásánál történő enyhítése;
- d) a járművek CO₂-kibocsátásának mérséklésére és energiahatékonyságának javítására;
- e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;
- f) a logisztikai tevékenység optimalizálása; vagy
- g) a közúti közlekedés biztonságának javítása;

A közlekedési hálózat egésze fejlődésének elősegítése érdekében a díjból befolyó bevételt a közúti közlekedési ágazat javára és a közúti közlekedési rendszer optimalizálására fordítják.

Or. en

Indokolás

A külsőköltség-díjakból származó bevételeket főként a közúti közlekedési ágazatra kell fordítani, mivel az irányelv ezt a közlekedési módot fogja közvetlenül érinteni. A befolyó pénzt a közúti közlekedési rendszer optimalizálására és fenntarthatóbbá tételére kell fordítani.

Módosítás 84

Silvia-Adriana Țicău

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 4 pont

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

A Tanács álláspontja

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. A külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a közlekedési ágazatra – a közlekedés fenntarthatóbbá tételére és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak révén:

Módosítás

(2) A tagállamok döntenek az ezen irányelvből származó bevételek felhasználásáról. A külsőköltség-díjakból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget **csak** a **közúti** közlekedési ágazatra – **annak** fenntarthatóbbá tételére és a teljes **közúti** közlekedési rendszer optimalizálására – kell fordítani, többek között az alábbiak révén:

Or. ro

Indokolás

Az ezen irányelv alapján a közúti szállítóktól származó úthasználati díjakból keletkező bevételeket a közúti szállítók javára kell felhasználni.

Módosítás 85

Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 4 pont

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – e pont

A Tanács álláspontja

e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése;

Módosítás

e) a közlekedők által igénybe vehető alternatív infrastruktúra fejlesztése és/vagy a meglévő kapacitás növelése **egy biztonságosabb és környezetbarátabb közlekedési rendszer támogatása érdekében;**

Or. en

Módosítás 86

Silvia-Adriana Țicău

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 4 pont

1999/62/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – g a pont (új)

A Tanács álláspontja

Módosítás

ga) megfelelő számú biztonságos parkolóhely biztosítása.

Or. ro

Indokolás

Az érintett szociális rendelkezéseknek való megfelelés érdekében fontos biztonságos parkolóhelyek biztosítása.

Módosítás 87

Silvia-Adriana Țicău

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 8 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Tanács álláspontja

Módosítás

(1) A külsőköltség-díjat és/vagy infrastruktúradíjat kivető tagállamok ...-

(1) A külsőköltség-díjat és/vagy infrastruktúradíjat kivető tagállamok ...-

ig*, majd azt követően **négyévente** jelentést készítenek a területükön kivetett úthasználati díjakról – beleértve a koncessziós úthasználati díjakat is –, és azt megküldik a Bizottságnak, amely azt a többi tagállam rendelkezésére bocsátja. A jelentésben nem kötelező kitérni azokra az úthasználati díj-rendszerekre, amelyek már 2008. június 10-én hatályban voltak, valamint amelyek nem tartalmaznak külsőköltség-díjakat, mindaddig, amíg e rendszerek alapvető módosítás nélkül hatályban maradnak. A jelentésnek az alábbiakról kell információt tartalmaznia:

* **HL:** Kérjük illessze be az időpontot, amely ezen irányelv hatálybalépését követő **48** hónap.

ig*, majd azt követően **háromévente** jelentést készítenek a területükön kivetett úthasználati díjakról – beleértve a koncessziós úthasználati díjakat is –, és azt megküldik a Bizottságnak, amely azt a többi tagállam rendelkezésére bocsátja. A jelentésben nem kötelező kitérni azokra az úthasználati díj-rendszerekre, amelyek már 2008. június 10-én hatályban voltak, valamint amelyek nem tartalmaznak külsőköltség-díjakat, mindaddig, amíg e rendszerek alapvető módosítás nélkül hatályban maradnak. A jelentésnek az alábbiakról kell információt tartalmaznia:

* Kérjük illessze be az időpontot, amely ezen irányelv hatálybalépését követő **36** hónap.

Or. ro

Indokolás

A következetesség kedvéért.

Módosítás 88 **Eva Lichtenberger**

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 8 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

A Tanács álláspontja

Módosítás

ca) a külsőköltség-díj vagy infrastruktúrahasználati díj hatása a közlekedési módok közötti váltásra, a közúti közlekedés optimalizálására és a környezetre, valamint a külsőköltség-díj hatása azokra a külső költségekre, amelyeket a tagállam a díj által kíván fedezni; és

Or. en

Módosítás 89
Jaromír Kohlíček

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 8 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

A Tanács állásponjtja

Módosítás

ca) a külsőköltség-díj vagy infrastruktúrahazsnálati díj hatása a közlekedési módok közötti váltásra, a közúti közlekedés optimalizálására és a környezetre, valamint a külsőköltség-díj hatása azokra a külső költségekre, amelyeket a tagállam a díj által kíván fedezni.

Or. en

Módosítás 90
Silvia-Adriana Țicău

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 8 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

A Tanács állásponjtja

Módosítás

ca) minden egyes tagállam esetében, az adott tagállam ezen irányelv szerinti közúti járműüzemeltetői által az ezen irányelv hatálya alá tartozó minden egyes országban történő áthaladásért fizetett úthasználati díj.

Or. ro

Indokolás

Annak kimutatására, hogy az irányelv milyen hatást gyakorol minden országban a közúti járműüzemeltetőkre.

Módosítás 91
Eva Lichtenberger

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 8 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – c b pont (új)

A Tanács állásponjtja

Módosítás

cb) az irányelvnek a forgalom mértékére, az úthasználatra és a közlekedési módok közötti váltásra kifejtett megfigyelhető hatásaira és a forgalom alternatív utakon történő áramlására gyakorolt hatása.

Or. en

Módosítás 92
Jaromír Kohlíček

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 8 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – c b pont (új)

A Tanács állásponjtja

Módosítás

cb) az irányelv mind az érintett TENT-T hálózaton belüli, mind pedig az alternatív utakon tapasztalt forgalom áramlására gyakorolt hatása, illetve ennek lényeges következményei a közlekedési módok között végrehajtott váltás tekintetében.

Or. en

Indokolás

Helyénvaló lenne, ha a Bizottság megbízható értékelést végezne az alkalmazott intézkedések hatásaira – többek között statisztikai adatokra és (amennyiben vannak) az alternatív párhuzamos utakra és hatásokra vonatkozó adatokra – és a közlekedési módok között a környezetbarátabb módokra történő váltásra vonatkozóan.

Módosítás 93
Silvia-Adriana Țicău

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 8 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – -a a pont (új)

A Tanács állásponjtja

Módosítás

aa) a jelentéshez a közúti teherszállítás belső piacán belüli verseny torzítására alkalmas, az áruk szabad mozgását gátló valamennyi adminisztratív és tarifális akadály megszüntetése érdekében mellékelni kell az Európai Parlament és a Tanács ezen irányelv felülvizsgálatára vonatkozó javaslatát;

Or. ro

Indokolás

Fontos az irányelv felülvizsgálata a közúti teherszállítás belső piacán belüli verseny torzítására alkalmas, az áruk szabad mozgását gátló valamennyi adminisztratív és tarifális akadály megszüntetése érdekében.

Módosítás 94
Eva Lichtenberger

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus

1 cikk – 8 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – c a pont (új)

A Tanács állásponjtja

Módosítás

ca) a tagállamok különböző útdíjszedési rendszerei közötti átjárhatóság mértéke a 2004/52/EK irányelvben előírtaknak megfelelően.

Or. en

Módosítás 95
Jaromír Kohlíček

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 8 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 3 bekezdés – 1 albekezdés

A Tanács álláspontja

(3) ...-ig a Bizottság jelentést nyújt be, *amely valamennyi közlekedési mód esetében összegzi a környezettel, a zajjal és az egészséggel kapcsolatos külső költségek internalizálására vagy csökkentésére irányuló egyéb, így pl. szabályozási politikai intézkedéseket, és amely tartalmazza a jogalapot és az alkalmazott maximális értékeket. Annak érdekében, hogy biztosítható legyen a közlekedési módok közötti tisztességes verseny és egyszersmind az összes közlekedési mód külső költségeinek fokozatos kivetése, a fenti jelentésnek menetrendet kell tartalmaznia azokra a végrehajtandó intézkedésekre vonatkozóan, amelyek a még figyelembe nem vett közlekedési módokkal és/vagy külsőköltség-elemekkel kapcsolatosak.*

Módosítás

(3) ...-ig a Bizottság jelentést nyújt be *az Európai Parlament és a Tanács számára ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különösen a közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés helyreállítására és a zajra vonatkozó rendelkezések hatékonyságáról, valamint az irányelv hatályának a 3,5 tonnánál nagyobb, de 12 tonnánál kisebb tömegű járművekre való kiterjesztéséről. A jelentés az alábbiakat értékeli:*

- a) indokolt-e az úthasználati díj kiszámítása során más külső költségeket, így különösen – abban az esetben, ha az üzemanyagra vonatkozó, az éghajlatváltozáshoz kapcsolódó közös adónem nem járt kielégítő eredménnyel – a CO₂-kibocsátás költségét, a balesetek költségét és a biológiai sokféleségben bekövetkezett veszteség költségét is figyelembe venni;*
- b) indokolt-e ezen irányelv hatályát más járműosztályokra kiterjeszteni;*
- c) a járműveknek a környezetre, a forgalmi torlódásokra és az infrastruktúrára gyakorolt átlagos hatásai, a CO₂-kibocsátása és energiahatékonysága, valamint az*

*úthasználati díj kivetésének gyakorlati és gazdasági megvalósíthatósága
figyelembevételével indokolt-e az
úthasználati díjak differenciálásával
összefüggésben felülvizsgálni a
járműosztályok meghatározását;
d) műszakilag és gazdaságilag
megvalósítható-e a településeket összekötő
főutakon minimális távolságalapú díjak
bevezetése. A jelentésben ki kell térni a
díjkötelessé tehető útszakasztípusokra, e
díjak kivetésének és megfizetésük
kikényszerítésének lehetséges
költséghatékony módozataira, valamint a
minimális díjtételek megállapításának
közös egyszerű módszerére;
e) az időalapú díjszabási rendszerek
fokozatos megszüntetésének technikai és
gazdasági kivitelezhetősége és a távolság
alapú rendszerek bevezetése, valamint
olyan eltérés előírása a harmadik
országokkal közös, uniós szárazföldi
határokkal rendelkező tagállamok
számára, miszerint továbbra is
alkalmazhatnak időalapú díjszabási
rendszereket a határátkelőhelyeken
sorban álló nehézgépjárművekre; és
f) szükséges-e olyan rendszerre irányuló
javaslat, amely biztosítja a külső költségek
következetes és egy időben történő
internalizálását minden más közlekedési
mód tekintetében;
g) az éghajlatváltozás okozta hatások ezen
irányelv keretén belüli legmegfelelőbb
kezelésre irányuló lehetőségek és konkrét
intézkedésekre vonatkozó javaslatok;
h) az olajfüggőség drasztikus csökkentése
iránti igény legmegfelelőbb kezelésére
irányuló lehetőségek és konkrét
intézkedésekre vonatkozó javaslatok;
A jelentés mellé értékelést kell benyújtani
az összes közlekedési mód esetében a
külső költségek internalizálása során elért
eredményekről, valamint javaslatot az
Európai Parlamenthez és a Tanácshoz az
irányelv további felülvizsgálatáról.*

Or. en

Indokolás

Az EP első olvasatában szereplő kérdések visszaállítása, valamint célkitűzések hozzáadása, összhangban a közelmúltban megjelent „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve” című bizottsági közleményben is megemlített, a közlekedés szén-dioxid-mentesítését célzó törekvéssel.

Módosítás 96

Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

1 cikk – 8 pont

1999/62/EK irányelv

11 cikk – 3 bekezdés

A Tanács álláspontja

(3) ...-ig a Bizottság jelentést nyújt be, **amely valamennyi közlekedési mód esetében összegzi a környezettel, a zajjal és az egészséggel kapcsolatos külső költségek internalizálására vagy csökkentésére irányuló egyéb, így pl. szabályozási politikai intézkedéseket, és amely tartalmazza a jogalapot és az alkalmazott maximális értékeket.**

Annak érdekében, hogy biztosítható legyen a közlekedési módok közötti tisztességes verseny és egyszersmind az összes közlekedési mód külső költségeinek fokozatos kivetése, a fenti jelentésnek menetrendet kell tartalmaznia azokra a végrehajtandó intézkedésekre vonatkozóan, amelyek a még figyelembe nem vett közlekedési módokkal és/vagy külsőköltség-elemekkel kapcsolatosak.

Módosítás

(3) ...-ig a Bizottság jelentést nyújt be **az Európai Parlament és a Tanács számára ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különösen a közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezés helyreállítására és a zajra vonatkozó rendelkezések hatékonyságáról, valamint az irányelv hatályának a 3,5 tonnánál nagyobb, de 12 tonnánál kisebb tömegű járművekre való kiterjesztéséről. A jelentés kitér arra:**

a) hogy indokolt-e az úthasználati díj kiszámítása során más külső költségeket, így különösen – abban az esetben, ha az üzemanyagra vonatkozó, az éghajlatváltozáshoz kapcsolódó közös adónem nem járt kielégítő eredménnyel – a CO₂ kibocsátás költségét, a balesetek költségét és a biológiai sokféleségben

bekövetkezett veszteség költségét is figyelembe venni;
b) hogy indokolt-e ezen irányelv hatályát más járműosztályokra kiterjeszteni;
c) hogy a járműveknek a környezetre, a forgalmi torlódásokra és az infrastruktúrára gyakorolt átlagos hatásai, a CO₂-kibocsátása és energiahatékonysága, valamint az úthasználati díj kivetésének gyakorlati és gazdasági megvalósíthatósága figyelembevételével indokolt-e az úthasználati díjak differenciálásával összefüggésben felülvizsgálni a járműosztályok meghatározását;
d) hogy műszakilag és gazdaságilag megvalósítható-e a településeket összekötő főutakon minimális távolságalapú díjak bevezetése. A jelentésben ki kell térni a díjkötelessé tehető útszakasztípusokra, e díjak kivetésének és megfizetésük kikényszerítésének lehetséges költséghatékony módozataira, valamint a minimális díjtételek megállapításának közös egyszerű módszerére;
e) az időalapú díjszabási rendszerek fokozatos megszüntetésének technikai és gazdasági kivitelezhetősége és a távolságalapú rendszerek bevezetése, valamint olyan eltérés előírása a harmadik országokkal közös, uniós szárazföldi határokkal rendelkező tagállamok számára, miszerint továbbra is alkalmazhatnak időalapú díjszabási rendszereket a határátkelőhelyeken sorban álló nehézgépjárművekre; és
f) olyan rendszerre irányuló javaslatra, amely biztosítja a külső költségek következetes és egy időben történő internalizálását minden más közlekedési mód tekintetében;
g) az éghajlatváltozás okozta hatások ezen irányelv keretén belüli legmegfelelőbb kezelésére irányuló lehetőségek és konkrét intézkedésekre vonatkozó javaslatok;
h) az olajfüggőség drasztikus csökkentése iránti igény legmegfelelőbb kezelésére irányuló lehetőségek és konkrét

*intézkedésekre vonatkozó javaslatok;
A jelentés mellé értékelést kell benyújtani
az összes közlekedési mód esetében a
külső költségek internalizálása során elért
eredményekről, valamint javaslatot az
Európai Parlamenthez és a Tanácshoz az
irányelv további felülvizglatáról;*

Or. en

Módosítás 97
Jörg Leichtfried

A Tanács állásponjtja – módosító jogi aktus
1 cikk – 8 pont
1999/62/EK irányelv
11 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Tanács állásponjtja

Módosítás

**(3a) A Bizottság legkésőbb 2012.
december 31-ig jelentést nyújt be az
Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a
teherautók számára biztonságos és
biztosított parkolóhelyek rendelkezésre
állításáról a transzeurópai közúthálózat
(TEN) mentén. Az érintett társadalmi
partnereket be kell vonni e jelentés
összeállításába, amelynek javaslatokat
kell tartalmaznia az alábbiakra
vonatkozóan:**

**a) infrastruktúradíjak kiszabása a
biztonságos és biztosított parkolóhelyek
biztosítása érdekében a transzeurópai
közúthálózat mentén, amelyet az
infrastruktúra-üzemeltetők vagy a
transzeurópai közúthálózatért (TEN)
felelős közigazgatási hatóságok
bevonásával állapítanak meg;**
**b) iránymutatások az Európai Beruházási
Bank, az Európai Kohéziós Alap és az
Európai Regionális Fejlesztési Alap
számára a megfelelő számú biztonságos és
biztosított parkolóhelyek kellő
megfontolása érdekében a TEN-hez
kapcsolódó projektek tervezése és**

Indokolás

Az EP első olvasatában szereplő 60. módosításon alapszik. A fáradt járművezető veszélyeztetheti az útbiztonságot. Ugyanakkor a nem elegendő számú biztonságos és biztosított parkolóhely a transzeurópai közúthálózat mentén lehetetlenné teszi, hogy a vezetők eleget tegyenek a vezetéssel és pihenéssel kapcsolatos jogszabályi kötelezettségeknek. A balesetből eredő költségek elkerülése érdekében és a tehergépkocsivezetők egészségének és biztonságának javítására való tekintettel az euromatrica-irányelvnek ezzel a kérdéssel is foglalkoznia kell.

Módosítás 98

Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

2 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

1999/62/EK irányelv

2 cikk

A Tanács álláspontja

(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 Bizottságnak.

* HL: Kérjük illessze be az időpontot, amely ezen irányelv hatálybalépését követő **36** hónap.

Módosítás

(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 Bizottságnak.

* HL: Kérjük illessze be az időpontot, amely ezen irányelv hatálybalépését követő **18** hónap.

Módosítás 99

Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

Melléklet

1999/62/EK irányelv

III a melléklet – 2 pont – 2 alpont

A Tanács álláspontja

A tagállamok a fentiekén túl szükség szerint tájékoztatják a Bizottságot azon éjszakai időszakról, amelyben a nagyobb zajterhelésre való tekintettel nagyobb összegű külsőköltség-díj vehető ki.

Módosítás

A tagállamok a fentiekén túl szükség szerint tájékoztatják a Bizottságot azon éjszakai időszakról, amelyben a nagyobb zajterhelésre való tekintettel nagyobb összegű külsőköltség-díj vehető ki.

Or. en

Indokolás

A Tanács közös álláspontja szándékának tisztázása.

Módosítás 100

Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

Melléklet

1999/62/EK irányelv

III a melléklet – 3 pont – 1 alpont

A Tanács álláspontja

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság minden egyes járműosztályra, közúttípusra és időszakra egy egységes egyedi összeget határoz meg. A létrejövő díjstruktúrának – ideértve azon éjszakai időszakok kezdetét és végét, ha a külsőköltség-díj magában foglalja a zajártalom költségét – átláthatónak, nyilvánosnak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételek mellett hozzáférhetőnek kell lennie. Gondoskodni kell arról, hogy a közzétételre a végrehajtás időpontja előtt kellő időben sor kerüljön. Minden olyan paramétert, adatot és egyéb információt, amely a különböző külsőköltség-elemek kiszámításának megértéséhez szükséges, nyilvánosságra kell hozni.

Módosítás

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság minden egyes járműosztályra, közúttípusra és időszakra egy egységes egyedi összeget határoz meg. A létrejövő díjstruktúrának – ideértve azon éjszakai időszakok kezdetét és végét, ha a külsőköltség-díj magában foglalja a zajártalom **magasabb** költségét – átláthatónak, nyilvánosnak és valamennyi úthasználó számára azonos feltételek mellett hozzáférhetőnek kell lennie. Gondoskodni kell arról, hogy a közzétételre a végrehajtás időpontja előtt kellő időben sor kerüljön. Minden olyan paramétert, adatot és egyéb információt, amely a különböző külsőköltség-elemek kiszámításának megértéséhez szükséges, nyilvánosságra kell hozni.

Or. en

Indokolás

A Tanács közös álláspontja szándékának tisztázása.

Módosítás 101

Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

Melléklet

1999/62/EK irányelv

III b melléklet – 1 pont – 1 táblázat

A tanácsi álláspont szövege

táblázat: A díj számításánál maximálisan figyelembe vehető levegőszennyezési költség

Eurocent/járműkilométer	Külvárosi utak (beleértve az autópályákat is)	Településeket összekötő utak (beleértve az autópályákat is)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
2013. december 31. után	3	2
EURO VI	0	0
2017. december 31. után	2	1
Az EURO VI-nál kevésbé szennyező	0	0

Módosítás

táblázat: A díj számításánál maximálisan figyelembe vehető levegőszennyezési költség

Eurocent/járműkilométer	Külvárosi utak (beleértve az autópályákat is)	Településeket összekötő utak (beleértve az autópályákat is)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	5	3
EURO V	4	3
EURO VI	3	2
<i>Az EURO VI-nál kevésbé szennyező</i>	2	1

Or. en

Módosítás 102

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Jim Higgins, Georgios Koumoutsakos, Luis de Grandes Pascual, Erminia Mazzoni, Salvatore Tatarella, Gabriele Albertini,

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

Melléklet

1999/62/EK irányelv

III b melléklet – 1 pont – 1 táblázat

A tanácsi álláspont szövege

táblázat: A díj számításánál maximálisan figyelembe vehető levegőszennyezési költség

Eurocent/járműkilométer	Külvárosi utak (beleértve az autópályákat is)	Településeket összekötő utak (beleértve az autópályákat is)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
2013. december 31. után	3	2

EURO VI	0	0
2017. december 31. után	2	1
Az EURO VI-nál kevésbé szennyező	0	0

Módosítás

táblázat: A díj számításánál maximálisan figyelembe vehető levegőszennyezési költség

Eurocent/járműkilométer	Külvárosi utak (beleértve az autópályákat is)	Településeket összekötő utak (beleértve az autópályákat is)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
2013. december 31. után	3	2
EURO VI	0	0
2018. december 31. után	2	1
Az EURO VI-nál kevésbé szennyező	0	0

Or. en

Indokolás

Ez a gépjárműpark megújításának fokozására vonzó ösztönzőt jelent és egy 5 évre szóló mentesítés megfelelőbb keretül szolgálna. Az 5 évre szóló mentesítés egyfajta jutalomnak számít a zöldberuházások számára.

Módosítás 103 Eva Lichtenberger

A Tanács álláspontja – módosító jogi aktus

Melléklet

1999/62/EK irányelv

III b melléklet – 2 pont – 2 alpont

A Tanács álláspontja

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

Módosítás

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

Or. en

Indokolás

Az Európai Bizottság kézikönyve egyértelművé teszi, hogy nagy regionális különbségek vannak az éjszakai és nappali értékek között, főként a hegyvidéki területeken.