



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.5.31.
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

MELLÉKLET

a következőhöz:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló
1999/62/EK irányelv módosításáról
(EGT-vonatkozású szöveg)**

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

MELLÉKLET

a következőhöz:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló
1999/62/EK irányelv módosításáról
(EGT-vonatkozású szöveg)

1. A 0., a III., a IIIa., a IIIb. és a IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 0. melléklet 3. szakasza a következőképpen módosul:

i. A cím helyébe a következő szöveg lép:

„3 »EURO III«/»EURO IV«/»EURO V« járművek”;

ii. a táblázatban az „»EEV járműre« vonatkozó sort el kell hagyni;

iii. A szöveg a következővel egészül ki:

„Euro VI kibocsátási határértékek

	Határértékek							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	Metántól különböz ő szénhidro gének (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Részecské k (PM) tömege (mg/kWh)	Részecs kék (PM) száma (szám/k Wh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Megjegyzés:

PI = Szikragyújtás.

CI = Kompressziós gyújtás

⁽¹⁾ Az NO_x határértékeken belül az NO₂ megengedett szintje későbbi szakaszban is megállapítható.”;

b) A III. melléklet a következőképpen módosul:

i. A 2. szakasz a következőképpen módosul:

— a 2.1. pont hatodik francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— A költségek nehézgépjárművekre eső arányát objektív és átlátható módon kell megállapítani, figyelembe véve a hálózaton várható nehézgépjármű-forgalom arányát és a járulékos költségeket. Ebből a célból a nehézgépjárművek által megtett járműkilométereket objektíven igazolható, például az ezen melléklet 4. pontjában (*) meghatározottak szerinti »ekvivalenciafaktorok« alkalmazásával ki lehet igazítani.

* Az ekvivalenciafaktorok alkalmazása során a tagállamok az elvégzett útépitést időszakos alapon vagy a hosszú életciklus szemlélet felhasználásával vehetik figyelembe.”;

— a 2.2. pontban a második francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— Ezen költségeket a nehézgépjárművek és az egyéb forgalom között a járműkilométerek tényleges és előre jelzett megoszlása alapján kell megosztani, és objektíven igazolható, például a 4. pontban meghatározottak szerinti ekvivalenciafaktorok alkalmazásával ki lehet igazítani;

ii. A 4. szakasz címe és első francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„4. A NEHÉZGÉPJÁRMŰ-FORGALOMBÓL VALÓ RÉSZESEDÉS, EKVIVALENCIAFAKTOROK ÉS KORREKCIÓS MECHANIZMUS

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

c) A IIIa. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„IIIa. MELLÉKLET

A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI

Ez a melléklet meghatározza a külsőköltség-díj kivetésének, valamint adott esetben a legnagyobb külsőköltség-díj kiszámításának minimumkövetelményeit.

1. Az érintett közúthálózat-részek

A tagállam köteles pontosan megjelölni, hogy közúthálózatának mely részén vagy részein vet ki külsőköltség-díjat.

Ha a tagállam a transzeurópai hálózat saját területéhez tartozó közúthálózatnak csak egy részén vagy bizonyos részein kíván külsőköltség-díjat kivetni, akkor e rész vagy ezen részek kiválasztását olyan elemzésnek kell megelőznie, amelynek során megállapítást nyert, hogy:

- azon utak járművek általi igénybevétele, amelyeken a tagállam külsőköltség-díjat vet ki, az átlagosnál nagyobb mértékű környezetkárosítást eredményez, **a levegőminőségi jelentéstétellel, a nemzeti emissziókataszterekkel, a forgalom mennyiségével, valamint zaj tekintetében a 2002/49/EK irányelvvel összhangban értékelve**, vagy
- a külsőköltség-díjnak a saját területéhez tartozó közúthálózat más részein való alkalmazása káros hatással lehet a környezetre vagy a közúti közlekedésbiztonságra, vagy ezen utak esetében a külsőköltség-díj kivetése és beszedése aránytalan költséggel járna.

2. *Az érintett járművek, utak és időszakok*

Ha a tagállam a IIIb. mellékletben meghatározott referenciaértéknél nagyobb összegű külsőköltség-díjat kíván alkalmazni, akkor tájékoztatja a Bizottságot a járművek osztályozásáról, amely alapján a külsőköltség-díj összege különbözik. Emellett tájékoztatja a Bizottságot azon közutak helyéről, amelyekre nagyobb összegű külsőköltség-díjat alkalmaznak (a továbbiakban: „külvárosi utak [beleértve az autópályákat is]”), valamint azon közutak helyéről, amelyekre kisebb összegű külsőköltség-díjat alkalmaznak (a továbbiakban: „településeket összekötő utak [beleértve az autópályákat is]”).

A tagállam a fentiekén túl szükség szerint tájékoztatja a Bizottságot azon éjszakai időszakról, amelyben a nagyobb zajterhelésre való tekintettel nagyobb összegű külsőzajköltség-díj vethető ki.

A közutak külvárosi utakként (beleértve az autópályákat is) vagy településeket összekötő utakként (beleértve az autópályákat is) történő osztályozásának, valamint az egyes időszakok meghatározásának olyan objektív kritériumokon kell alapulnia, amelyek a közút és a közút környezete szennyezéssel szembeni kitettségének szintjével állnak összefüggésben, így például figyelembe kell venni a népsűrűséget, a légszennyezés (különösen a PM₁₀ és az NO₂) éves mediánját, és (a PM₁₀ esetében) a napok és (az NO₂ esetében) az órák számát, amely alatt a szennyezés mértéke meghaladja a 2008/50/EK irányelvben meghatározott értéktartományokat. Az alkalmazott kritériumokat a tájékoztatásban meg kell jelölni.

3. *A díj összege*

E szakasz akkor alkalmazandó, ha a tagállam a IIIb. mellékletben meghatározott referenciaértéknél nagyobb összegű külsőköltség-díjat kíván alkalmazni.

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság minden egyes járműosztályra, közúttípusra és időszakra egy egységes egyedi összeget határoz meg. Az így létrejövő díjstruktúrának átláthatónak kell lennie, azt nyilvánosságra kell hozni, és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetővé kell tenni. Gondoskodni kell arról, hogy a közzétételre a végrehajtás időpontja előtt kellő időben sor kerüljön. Minden olyan paramétert, adatot és egyéb információt, amely a különböző külső költségelemek kiszámításának megértéséhez szükséges, nyilvánosságra kell hozni.

A díjak megállapítása során a tagállam vagy adott esetben egy független hatóság a hatékony árképzés elvét követve jár el, vagyis olyan árakat alakít ki, amelyek a díjfizetésre kötelezett jármű használatából fakadó társadalmi határköltséget közelítik.

A díjak megállapítása előtt meg kell fontolni a forgalom más útra terelődésének kockázatát is, valamint a közúti közlekedésbiztonságra, a környezetre és a forgalmi torlódásokra gyakorolt káros hatásokat, valamint az említett kockázatok enyhítésének lehetőségeit is.

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság figyelemmel kíséri, hogy a díjmegállapítási rendszer mennyire hatékony a közúti közlekedésből eredő környezetkárosítás mérséklésében. A tagállam a közlekedés iránti kínálat és kereslet változásainak függvényében szükség esetén két évente kiigazítja a díjstruktúrát és az adott járműosztályra, úttípusra és időszakra vonatkozó díjtételek összegét.

4. *Külsőköltség-elemek*

4.1. *A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége*

Ha a tagállam a IIIb. mellékletben meghatározott referenciaértéknél nagyobb összegű külsőköltség-díjat kíván alkalmazni, akkor a tagállam vagy adott esetben egy független

hatóság a közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés kivethető költségét a következő képlet szerint határozza meg:

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

ahol:

- PCV_{ij} = az i. járműosztály által a j. úttípuson okozott levegőszennyezés költsége (EUR/járműkilométer),
- EF_{ik} = az i. járműosztály k. szennyező anyagra vonatkozó kibocsátási tényezője (gramm/járműkilométer),
- PC_{jk} = a j. úttípus esetében a k. szennyező anyag pénzben kifejezett költsége (EUR/gramm).

A kibocsátási tényezőket az egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről szóló (EU) 2016/2284 európai parlamenti és tanácsi irányelvben előírt nemzeti emissziókataszter összeállítása során a tagállamok által alkalmazott értékkel azonos értéken kell figyelembe venni (ehhez az EMEP/EEA által, a légszennyező anyagok emissziókataszterének összeállításához kiadott útmutatót kell használni**). A szennyező anyagok pénzben kifejezett költségét a tagállam vagy adott esetben a 7c. cikk (4) bekezdésében említett független hatóság becsüli meg tudományosan igazolt módszerek alkalmazásával.

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság – a levegőszennyező anyagokra vonatkozó mérési adatok és a levegőszennyező anyagok pénzben kifejezett költségének helyileg érvényes értéke felhasználásával – tudományosan igazolt alternatív módszereket is alkalmazhat a levegőszennyezés költségének kiszámítása során.

4.2. A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége

Ha a tagállam a IIIb. mellékletben meghatározott referenciaértéknél nagyobb összegű külsőköltség-díjat kíván alkalmazni, akkor a tagállam vagy adott esetben egy független hatóság a közlekedésnek tulajdonítható zajszennyezés kivethető költségét a következő képletek szerint határozza meg:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

ahol:

—	$NCV_j =$	a j. úttípuson egy nehéz tehergépjármű által okozott zajártalom költsége (EUR/járműkilométer),
—	$NC_{jk} =$	a j. úttípuson a k. zajszint által okozott zajártalom lakosonkénti költsége (EUR/fő),
—	$POP_k =$	a k. napi zajszintnek kitett lakosok kilométerenkénti száma (fő/kilométer),

—	WADT =	a súlyozott átlagos napi forgalom (személygépkocsi-egyenérték)
—	a és b	a tagállamok által oly módon meghatározott súlyozó tényező, hogy az eredményként kapott jármű kilométerenkénti súlyozott átlagos zajártalmi díj egyezzen az NCV _j (napi) értékével.

A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom a zajnak a közút környezetében lévő polgárok egészségére gyakorolt hatásával áll összefüggésben.

A k. zajszintnek kitett lakosok számát a 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv*** 7. cikke alapján elkészített stratégiai zajtérképekből kell átvenni.

A k. zajszintnek kitett egyetlen személyre eső költséget a tagállam vagy adott esetben független hatóság becsüli meg tudományosan igazolt módszerek alkalmazásával.

A súlyozott átlagos napi forgalom meghatározása során a nehéz tehergépjárművek és a személygépkocsik közötti „e” ekvivalenciafaktor alkalmazandó, amelyet az átlagos személygépkocsik és az átlagos nehéz tehergépjárművek zajkibocsátási szintje alapján, valamint a gépjárművek zajszintjéről és a csere-hangtompítórendszerekről, és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 70/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 16-i 540/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet figyelembevételével származtatták.

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság a kevésbé zajos járművek használatának ösztönzése érdekében differenciált zajártalmi díjakat állapíthat meg, feltéve, hogy ez nem vezet a külföldi járművek hátrányos megkülönböztetéséhez.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2284 irányelve (2016. december 14.) egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről, a 2003/35/EK irányelv módosításáról, valamint a 2001/81/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 344., 2016.12.17., 1. o.)

** Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség módszertana: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (HL L 189., 2002.7.18., 12. o.)”;

d) A IIIb. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„IIIb. MELLÉKLET

A KÜLSŐKÖLTSÉG-DÍJ REFERENCIAÉRTÉKEI

Ez a melléklet meghatározza a külsőköltség-díj referenciaértékeit, beleértve a lég- és zajszenyezés költségét.

1. táblázat: a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó külsőköltség-díjak referenciaértékei

Járműosztály	eurocent/járműkilométer	Külvárosi ⁽¹⁾	Településeket összekötő ⁽²⁾
--------------	-------------------------	--------------------------	--

Kevesebb mint 14 tonna megengedett legnagyobb össztömegű vagy két tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Az EURO VI-nál kevésbé szennyező	2,5	0,3
14 és 28 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű vagy három tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Az EURO VI-nál kevésbé szennyező	2,5	0,3
28 és 40 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű vagy négy tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Az EURO VI-nál kevésbé szennyező	2,5	0,3
Több mint 40 tonna megengedett legnagyobb össztömegű vagy legalább öt tengellyel rendelkező nehéz tehergépjárművek	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Az EURO VI-nál kevésbé szennyező	2,5	0,3

⁽¹⁾ A „külvárosi” a 150 és 900 fő/km népsűrűségű területeket jelöli² (300 fő/km medián népsűrűség²).

(2) A „településeket összekötő” a 150 fő/km-nél alacsonyabb népsűrűségű területeket jelöli².

2. táblázat: a távolsági buszokra vonatkozó külső költség-díjak referenciaértékei

Járműosztály	eurocent/járműkilométer	Külvárosi ⁽¹⁾	Településeket összekötő ⁽²⁾
18 tonna megengedett legnagyobb össztömegű vagy két tengellyel rendelkező távolsági buszok	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Az EURO VI-nál kevésbé szennyező	1,4	0,2
Több mint 18 tonna megengedett legnagyobb össztömegű, vagy legalább három tengellyel rendelkező távolsági buszok	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Az EURO VI-nál kevésbé szennyező	1,4	0,2

(1) A „külvárosi” a 150 és 900 fő/km népsűrűségű területeket jelöli² (300 fő/km medián népsűrűség²).

(2) A „településeket összekötő” a 150 fő/km-nél alacsonyabb népsűrűségű területeket jelöli².

Az 1. és a 2. táblázatban található értékek hegyvidéki területeken és agglomerációk körül – az alacsonyabb diszperzió, az utak meredeksége, a tengerszint feletti magasság vagy a hőmérsékleti inverzió által indokolt mértékben – legfeljebb kétszeres szorzóval kiigazíthatók.”;

e) A IV. mellékletben a „Járműszerelvények (csuklós járművek és közúti vontatók)” cím helyébe a következő szöveg lép:

„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	
<i>2 + 1 tengelyes</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 tengelyes</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 tengelyes</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 tengelyes</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III

		40	44	
40	44			
3 + 3 tengelyes				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 tengelyes				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 vagy 9 tengelyes				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III”;

2. Az irányelv a következő V., VI. és VII. mellékletekkel egészül ki:

„V. MELLÉKLET

A TORLÓDÁSI DÍJ KIVETÉSÉNEK MINIMUMKÖVETELMÉNYEI

Ez a melléklet meghatározza a torlódási díj kivetésének minimumkövetelményeit.

1. A hálózatnak a torlódási díj hatálya alá tartozó részei, az érintett járművek köre és az érintett időszakok

A tagállam pontosan meghatározza a következőket:

a) a transzeurópai hálózat területéhez tartozó közúthálózatának része vagy részei, és a 7. cikk (1) bekezdésében említett autópályái, amelyek a 7da. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban a torlódási díj hatálya alá tartoznak;

b) a torlódási díj hatálya alá tartozó hálózati szakaszoknak „nagyvárosi” és „nem nagyvárosi” kategóriák szerint osztályozása. A tagállamok az 1. táblázatban foglalt kritériumokat alkalmazzák az egyes útszakaszok osztályának meghatározásához.

1. táblázat a hálózat útjainak az a) pontban meghatározott „nagyvárosi” és „nem nagyvárosi” kategóriák szerinti osztályozásának kritériumai

Útkategória	Osztályozási kritérium
„nagyvárosi”	a hálózatnak 250 000 fő vagy annál nagyobb lakosságú agglomerációkon áthaladó szakaszai
„nem nagyvárosi”	a hálózat „nagyvárosinak” nem minősülő szakaszai

c) azon időszakok, amelyek alatt alkalmazandó a díj, az egyes szakaszok tekintetében. Ha különböző díjszabások alkalmazandók a díjköteles időszakban, a tagállamok egyértelműen kijelölik az egyes időszakok kezdetét és végét, amelyek alatt az adott díjtétel alkalmazandó.

A tagállamok a 2. táblázatban foglalt ekvivalenciafaktorokat alkalmazzák az egyes jármű-kategóriákra vonatkozó díjszabások arányának meghatározásához.

2. táblázat: ekvivalenciafaktorok az egyes jármű-kategóriákra vonatkozó díjszabások arányának meghatározásához

Jármű-kategória	Ekvivalenciafaktor
Könnyű személy- és haszongépjárművek	1
Merev nehéz tehergépjárművek	1,9
Buszok és távolsági buszok	2,5
Csuklós nehéz tehergépjárművek	2,9

2. A díj összege

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság minden egyes jármű-kategóriára, útszakaszra és időszakra egy egységes egyedi összeget határoz meg e melléklet 1. szakaszának rendelkezéseivel összhangban, valamint figyelembe véve a VI. melléklet táblázatában meghatározott legnagyobb vonatkozó értéket. Az így létrejövő díjstruktúrának átláthatónak kell lennie, azt nyilvánosságra kell hozni, és valamennyi úthasználó számára azonos feltételekkel hozzáférhetővé kell tenni.

A tagállam kellő időben közzéteszi az alábbi adatok mindegyikét, mielőtt torlódási díjat alkalmaz:

a) minden olyan paraméter, adat és egyéb információ, amely az utak és járművek osztályozási módjának, valamint a díjköteles időszakok meghatározásának megértéséhez szükséges;

b) az alkalmazandó torlódási díjak teljes leírása minden egyes jármű-kategóriára, útszakaszra és időszakra lebontva.

A tagállam a Bizottság rendelkezésére bocsát az a) és b) pont értelmében közzeendő minden információt.

A díjak csak akkor állapíthatók meg, miután megfontolták a forgalom más útra terelődésének kockázatát is, valamint a közúti közlekedésbiztonságra, a környezetre és a forgalmi torlódásokra gyakorolt káros hatásokat és az említett kockázatok enyhítésének lehetőségeit is.

A tagállam vagy adott esetben egy független hatóság figyelemmel kíséri, hogy a díjmegállapítási rendszer mennyire hatékony a torlódások mérséklésében. A tagállam a közlekedés iránti kínálat és kereslet változásainak függvényében szükség esetén évente kiigazítja a díjstruktúrát és az adott jármű-kategóriára, úttípusra és időszakra vonatkozó díjtételek összegét.

VI. MELLÉKLET

A TORLÓDÁSI DÍJ LEGNAGYOBB ÉRTÉKEI

Ez a melléklet meghatározza a torlódási díj legnagyobb értékeit.

Az alábbi táblázatban meghatározott legnagyobb értékek a könnyű személy- és haszongépjárművekre alkalmazandók. Az egyéb jármű-kategóriákra vonatkozó díjakat a könnyű személy- és haszongépjárművekre alkalmazandó díjaknak az V. melléklet táblázatában foglalt ekvivalenciafaktorokkal való beszorzásával állapítják meg.

Táblázat: a könnyű személy- és haszongépjárművekre vonatkozó torlódási díjak legnagyobb értéke

eurocent/járműkilométer	Nagyvárosi	Nem nagyvárosi
Autópályák	67	34
Főutak	198	66

VII. MELLÉKLET

A KÖNNYŰ SZEMÉLY ÉS HASZONGÉPJÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ AUTÓPÁLYADÍJAK ÉS HASZNÁLATI DÍJAK DIFFERENCIÁLÁSA

Ez a melléklet meghatározza a kibocsátási kategóriákat, amelyek alapján differenciálják az autópályadíjakat és a használati díjakat.

A szennyező anyagok kibocsátását az (EU) .../... bizottsági rendelettel* összhangban mérik.

Az alacsonyabb értékek alkalmazandók azokra a személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre, amelyek – a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet** szerint mért – CO₂-kibocsátása alacsonyabb a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben*** és az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben**** foglalt alkalmazandó uniós szintű célkitűzéseknek megfelelő szinteknél.

Táblázat: a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátási kategóriája

Megfelelési tényező	1,5–2,1	1–1,5	1 alatt	Nulla kibocsátású járművek
Díj/km	10 %-kal a legmagasabb érték alatt	20 %-kal a legmagasabb érték alatt	30 %-kal a legmagasabb érték alatt	75 %-kal a legmagasabb érték alatt

* A BIZOTTSÁG (EU) .../... RENDELETE (XXX) az (EU) 2017/... bizottsági rendeletnek, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a könnyű személy- és haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról [RDE 3] (HL L ..., 2017....., ... o.)

** Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.)

*** Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.6.5., 1. o.)

**** Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.6.5., 1. o.)