

FIGYELEM!

Ezt a kormányrendeletet az egyes, a díjköteles közúthálózatra vonatkozó úthasználati jogosultságokkal összefüggő törvények jogharmonizációs célú felülvizsgálatáról szóló törvény kihirdetésével egyidejűleg szükséges kihirdetni.

A K O R M Á N Y

rendelete

**az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő megtett úttal arányos díjról szóló
2013. évi LXVII. törvény végrehajtásáról szóló 209/2013. (VI. 18.) Korm. rendelet
jogharmonizációs célú módosításáról**

A Kormány

az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény 28. § (1) bekezdés *a)* és *g)* pontjában kapott felhatalmazás alapján, az Alaptörvény 15. cikk (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

1. §

(1) Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény végrehajtásáról szóló 209/2013. (VI. 18.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Vhr.) 2. § (1) bekezdése a következő *d)* ponttal egészül ki:

(Az útdíj megállapítása során az útdíjköteles gépjármű tengelyszáma alapján a következő díjkategóriák szerint differenciálva kell megállapítani az útdíj mértékét:)

„*d)* J5 díjkategória: az öt vagy több tengelyes útdíjköteles gépjárművek.”

(2) A Vhr. 3. alcíme helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„3. Az útdíj mértékének megállapítására vonatkozó módszertan

3. § Az infrastruktúradíj legmagasabb szintjét és az egyes díjkategóriákban alkalmazandó mértékét az 1. mellékletben előírt számítási alapelvek szerinti módszertan alapján kell meghatározni két tizedesjegy pontossággal.

3/A. § (1) A külsőköltségdíj összegét differenciáltan és a 2. mellékletben meghatározott minimumkövetelményeknek és módszereknek megfelelően kell megállapítani. Az így megállapított külsőköltségdíj általános forgalmi adót nem tartalmazó összege nem haladhatja meg a 2. mellékletben meghatározott referenciaértékeket.

(2) A 2. melléklet alkalmazásában az euró és a forint közötti átváltási árfolyam megállapítására a tárgyévet megelőző év október első munkanapján érvényes, az Európai Unió Hivatalos Lapjában kihirdetett árfolyamot kell alkalmazni. A külsőköltségdíj összegét forintban két tizedesjegy pontossággal kell meghatározni.

(3) A (2) bekezdéstől eltérően a tárgyévet megelőző évben alkalmazott árfolyamot kell alkalmazni abban az esetben, ha az euróban kifejezett összegek (2) bekezdés szerinti átváltása a forintban kifejezett összegeknek legfeljebb 5 százalékos módosulását jelentené.

(4) A külsőköltségdíj forintban meghatározott mértékét a közlekedésért felelős miniszter a (2)-(3) bekezdésekben foglaltaknak megfelelően minden év november 30-ig felülvizsgálja.”

(3) A Vhr. 9/A. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, és a § a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1) Az infrastruktúradíjnak a miniszter által meghatározott mértékét az útdíjszedő a honlapján közzéteszi. A közzététel és a hatálybalépés között legalább 30 napnak el kell telnie.

(1a) A külsőköltségdíjnak a közlekedésért felelős miniszter által – a 3/A. § (4) bekezdése alapján – forintban meghatározott, általános forgalmi adóval terhelt mértékét az útdíjszedő a honlapján közzéteszi. A közzététel és a hatálybalépés között legalább 30 napnak el kell telnie.”

(4) A Vhr. 18. alcíme a következő 44/A. §-al egészül ki:

„44/A. § (1) A felügyeleti szerv 2025. március 25-ig, azt követően pedig ötévente összesített formában a honlapján jelentést tesz közzé az útdíjakról és a használati díjakról (a továbbiakban, ebben az alcímben együtt: díjak).

(2) A felügyeleti szerv az (1) bekezdésben meghatározott jelentésben a következőkről ad tájékoztatást:

a) a díjak alakulása, a mentességeket is beleértve;

b) az infrastruktúradíjnak a járműkategória és a nehézgépjármű típusa szerinti differenciálása;

c) az infrastruktúradíjnak a járművek környezetvédelmi besorolása szerinti differenciálása;

d) a járműkategóriák, és a közúttípusok minden egyes kombinációjára kiszabott külsőköltségdíj;

e) a súlyozott átlagos infrastruktúradíj és az infrastruktúradíjból származó összbevétel;

f) a külsőköltségdíjakból származó összbevétel;

g) a díjakból származó összbevétel;

h) a díjakból származó bevételek felhasználása, tájékoztatás a közúti közlekedési infrastruktúrára és a fenntartható közlekedési projektekre fordított kiadások mértékéről; valamint

i) a különböző kibocsátási osztályokba tartozó járművek részarányának alakulása az útdíjköteles utakon.”

(5) A Vhr. 52. § (1) bekezdése a következő 6. ponttal egészül ki:

(Ez a rendelet)

„6. Az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében való módosításáról szóló 2022. február 24-i (EU) 2022/362 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek”

(való megfelelést szolgálja.)

(6) A Vhr. 23. alcíme a következő 53. §-al egészül ki:

„53. § A 3. alcím, valamint az 1. és a 2. melléklet tervezetének a járművekre egyes közúti infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 7h. cikk (1) bekezdés a) pontja, és (3) bekezdése szerinti előzetes bejelentése megtörtént.”

(7) A Vhr. 1. melléklete helyébe az *1. melléklet* lép.

(8) A Vhr. a *2. melléklet* szerinti 2. melléklettel egészül ki.

2. §

A Vhr.

- a) 2. § (1) bekezdés c) pontjában a „négy vagy több tengelyes” szövegrész helyébe a „négytengelyes”,
- b) 9/A. § (2) és (3) bekezdésében a „útdíj korrigált mértékének” szövegrész helyébe az „infrastruktúradíj és a külsőköltségdíj mértékének”,
- c) 32. § (2) és (7) bekezdésében, 43. § (1) bekezdés d) pontjában, valamint 45. § (1) bekezdésében a „miniszter” szövegrész helyébe a „közlekedésért felelős miniszter”,
- d) 32. § (7) bekezdésében a „minisztert” szövegrész helyébe a „közlekedésért felelős minisztert”,
- e) 33. § (1) bekezdésében, és 42. § (1) bekezdésében a „miniszternek” szövegrész helyébe a „közlekedésért felelős miniszternek” szöveg lép.

3. §

Hatályát veszti a Vhr.

- a) 2. § (2) bekezdése, valamint
- b) 3. melléklete.

4. §

(1) Ez a rendelet 2024. január 1-jén lép hatályba.

Orbán Viktor s.k.
miniszterelnök

1. melléklet a 209/2013. (VI. 18.) Korm. rendelethez

Módszertan az infrastruktúradíj mértékének megállapításához

1. Infrastruktúra-költségek

1.1. Beruházási költségek

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

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

A beruházási költségek számításának sérelme nélkül a költségek megtérülése

- a) egyenletesen elosztható az amortizáció időtartamára vagy súlyozottan alkalmazható a kezdeti, közép- és utolsó időszakban, feltéve, hogy a súlyozást átlátható módszerrel végzik,
- b) az úthasználati díjak indexálását teheti lehetővé az amortizáció időtartamán belül.

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 e melléklet 4. pontjában meghatározottak szerinti ekvivalenciafaktorok alkalmazásával ki lehet igazítani. Az ekvivalenciafaktorok alkalmazása során az elvégzett útépités időszakos alapon vagy a hosszú életcikluson alapuló szemlélet felhasználásával vehető figyelembe.

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

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

1.2. Éves karbantartási költségek és a strukturális javítások költségei

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

E költségeket a nehézgépjárművek és az egyéb forgalom között a járműkilométerek tényleges és előre jelzett megoszlása alapján kell megosztani, és objektíven igazolható, például az e melléklet 4. pontjában meghatározottak szerinti ekvivalenciafaktorok alkalmazásával ki lehet igazítani.

2. Üzemeltetési, kezelési és díjbeszedési költségek

E költségek magukban foglalják az infrastruktúra üzemeltetőjénél felmerült összes olyan költséget, amely az 1. pontban nem szerepel, és amely az infrastruktúra és az útdíjrendszer alkalmazásához, üzemeltetéséhez és kezeléséhez kapcsolódik. Ezek közé különösen az alábbiak tartoznak:

- a) a díjfizető kapuk és egyéb fizetőrendszerek építésének, kialakításának és karbantartásának költségei,
- b) a díjbeszedő rendszer üzemeltetésének, igazgatásának és végrehajtásának napi költségei,
- c) a koncessziós szerződésekhez kapcsolódó igazgatási díjak és illetékek,
- d) az infrastruktúra üzemeltetéséhez kapcsolódó kezelési, igazgatási és szolgáltatási költségek.

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

Ezeket a költségeket méltányos és átlátható módon kell megosztani az útdíjrendszer által érintett valamennyi járműosztály között.

3. A nehézgépjármű-forgalom részaránya, ekvivalenciafaktorok és korrekciós mechanizmus

Az úthasználati díjakat a nehézgépjárművek járműkilométerekből való tényleges vagy előre jelzett részesedése alapján kell számítani, amely igény esetén - a nehézgépjárművek által használt infrastruktúra megépítésével és javításával járó magasabb költségek számításba vételére szolgáló - ekvivalenciafaktorok alkalmazásával kiigazítható.

A következő táblázat indikatív ekvivalenciafaktorokat tartalmaz. Amennyiben a táblázatban megadottaktól eltérő arányú ekvivalenciafaktorok kerülnek alkalmazásra, azokat objektíven igazolható kritériumokra kell alapozni, és nyilvánosságra kell hozni.

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

(1) A járműosztály meghatározását a 4. pont tartalmazza.

(2) Az egyes járműosztályok 5,5; 6,5; 7,5 és 8,5 tonnás tengelyterhelésnek felelnek meg.

Az előre jelzett forgalmi szintek alapján meghatározott útdíj-rendszerben olyan korrekciós mechanizmust kell biztosítani, amellyel - az előrejelzési hibákból eredő alacsony vagy túlzott költség-visszatérülés kiküszöbölésére - az úthasználati díjakat időszakosan kiigazítják.

4. Indikatív járműosztály-meghatározás

A járműosztályokat a lenti táblázatok határozzák meg.

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

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

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

(1) A legutóbb a 2002/7/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 67., 2002.3.9., 47. o.) módosított, a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban

megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.) II. mellékletének meghatározásával összhangban egyenértékűként elismert felfüggesztés.

Járműszerelvények (csuklós járművek és közúti vontatók)				
Légrugós vagy azzal egyenértékű tengelyfelfüggesztés		Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek		Károsodási osztály
Tengelyek száma és műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		Tengelyek száma és műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		
Legalább	Kevesebb, mint	Legalább	Kevesebb, mint	
2+1 tengelyes				
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	
2+2 tengelyes				
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			
2+3 tengelyes				II.
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
2+4 tengelyes				II.
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
3+1 tengelyes				II.
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III.
3+2 tengelyes				II.
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
		40	44	
40	44			
3+3 tengelyes				

36 38	38 40	36	38	I.
		38	40	II.
40	44	40	44	
7 tengelyes				
40	50	40	50	II.
50	60	50	60	III.
60		60		
Legalább 8 tengelyes				
40	50	40	50	I.
50	60	50	60	II.
60		60		III.

2. melléklet a 209/2013. (VI. 18.) Korm. rendelethez

Módszertan a külsőköltségdíj mértékének megállapításához

1. A külsőköltségdíj kivetésének minimumkövetelményei

Ez a melléklet meghatározza a külsőköltségdíj kivetésének, valamint adott esetben a legnagyobb külsőköltségdíj kiszámításának minimumkövetelményeit.

1.1. Az érintett közúthálózatrészek

Pontosan meg kell jelölni, hogy közúthálózat mely részén vagy részein kerül kivetésre külsőköltségdíj.

Amennyiben a transzeurópai közúthálózat magyarországi területéhez tartozó részéből és az autópályákból álló közúthálózatnak csak egy részén vagy bizonyos részein kerül kivetésre külsőköltségdíj, e rész vagy e részek kiválasztását olyan elemzésnek kell megelőznie, amelynek során megállapítást nyert, hogy a külsőköltségdíjnak az ilyen összetételű közúthálózat más részein való alkalmazása káros hatással lehet a környezetre, a közegészségre vagy a közúti közlekedésbiztonságra.

2026. március 25-től, ha az útdíjköteles úthálózatának meghatározott szakaszaira nem kerül kivetésre külsőköltségdíj a levegőszennyezésért, ezeket a meghatározott szakaszokat szintén a fenti elemzés alapján kell kiválasztani.

1.2. Az érintett járművek, utak és időszak

Ha a 2. vagy a 3. pontban meghatározott referenciaértékeknél nagyobb összegű külsőköltségdíj kerül alkalmazásra, tájékoztatni kell a Bizottságot a járművek osztályozásáról, amely alapján a külsőköltségdíj összege különbözik. Adott esetben tájékoztatni kell a Bizottságot azon közutak elhelyezkedéséről, amelyekre nagyobb összegű külsőköltségdíj kerül alkalmazásra [a továbbiakban: külvárosi utak (beleértve az autópályákat is)], valamint azon közutak elhelyezkedéséről, amelyekre kisebb összegű külsőköltségdíj kerül alkalmazásra [a továbbiakban: településeket összekötő utak (beleértve az autópályákat is)].

Szükség szerint tájékoztatni kell a Bizottságot azokról a pontos időszakokról is, amelyek az éjszakai időszaknak felelnek meg, és amelyekben a nagyobb zajterhelésre való tekintettel nagyobb összegű külsőzajköltségdíj 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 levegőszennyezés (különösen a PM₁₀ és az NO₂) éves mediánját, és (a PM₁₀ esetében) a napok és (az NO₂ esetében) az órák számát, amelyek alatt a szennyezés mértéke meghaladja a 2008/50/EK irányelvben meghatározott értékhatárokat. Az alkalmazott kritériumokat a tájékoztatásban meg kell jelölni.

1.3. A díj összege

Ezt az alpontot akkor kell alkalmazni, ha a 2. vagy a 3. pontban meghatározott referenciaértékeknél nagyobb összegű külsőköltségdíjak kerülnek alkalmazásra.

Adott esetben a közlekedésért felelős miniszter vagy szükség esetén 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 külsőköltségelemek kiszámításának megértéséhez szükséges, nyilvánosságra kell hozni.

A díjak megállapítása során a közlekedésért felelős miniszter 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 költséget közelítik.

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

A közlekedésért felelős miniszter vagy adott esetben egy független hatóság figyelemmel kíséri, hogy a díjmegállapítási rendszer mennyire hatékony a közúti közlekedésből eredő környezetkárosítás mérséklésében. 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.

1.4. Külsőköltség-elemek

1.4.1. A közlekedésnek tulajdonítható levegőszennyezés költsége

Ha a 2. pontban meghatározott referenciaértékeknél nagyobb összegű külsőköltségdíj kerül alkalmazásra, akkor a közlekedésért felelős miniszter 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:

a) PCV_{ij} = az i járműosztály által a j úttípuson okozott levegőszennyezés költsége (EUR/járműkilométer),

b) EF_{ik} = az i járműosztály k szennyező anyagra vonatkozó kibocsátási tényezője (gramm/járműkilométer),

c) PC_{jk} = a j úttípus esetében a k szennyező anyag pénzben kifejezett költsége (EUR/gramm).

Az (EU) 2016/2284 európai parlamenti és tanácsi irányelvben előírt nemzeti emissziókataszter összeállítása során az 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 közlekedésért felelős

miniszter vagy az erre a feladatra jogszabályban kijelölt független hatóság becsüli meg tudományosan igazolt módszerek alkalmazásával.

A közlekedésért felelős miniszter 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.

1.4.2. A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom költsége

Ha a 2. pontban meghatározott referenciaértékeknél nagyobb összegű külsőköltségdíjak kerülnek alkalmazásra, a közlekedésért felelős miniszter vagy adott esetben egy független hatóság a közlekedésnek tulajdonítható zajártalom kivethető költségét a következő képletek szerint határozza meg:

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

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

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

ahol:

- a) NCV_j = a j úttípuson egy nehéz tehergépjármű által okozott zajártalom költsége (EUR/járműkilométer),
- b) NC_{jk} = a j úttípuson a k zajszint által okozott zajártalom lakosonkénti költsége (EUR/fő),
- c) POP_k = a k napi zajszintnek kitett lakosok kilométerenkénti száma (fő/kilométer),
- d) $WADT$ = a súlyozott átlagos napi forgalom (személygépkocsi-egyenérték),
- e) a és b = oly módon meghatározott súlyozó tényező, hogy az eredményként kapott, járműkilométerenkénti súlyozott átlagos zajártalmi díj egyezzen az NCV_j (napi) értékével.

A közlekedésnek tulajdonítható zajártalom a zajnak a közút környezetében lévő polgárok egészségére gyakorolt hatására vonatkozik.

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

A k zajszintnek kitett személyekre jutó fejenkénti költséget a közlekedésért felelős miniszter 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 személygépkocsi és az átlagos nehéz tehergépjármű zajkibocsátási szintje alapján, valamint a gépjárművek zajszintjéről és a csere-hangtompítórendszerekről, és az 540/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet figyelembevételével állapítanak meg.

A közlekedésért felelős miniszter 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.

1.4.3. A közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás költsége

Amennyiben a 3. pontban meghatározott referenciaértékeket meghaladó szén-dioxidkibocsátásra külsőköltségdíj kerül alkalmazásra, a közlekedésért felelős miniszter vagy adott esetben egy független hatóság tudományos bizonyítékok alapján, a költségek elkerülését célzó megközelítés alkalmazásával számítja ki a kivethető költséget, figyelembe véve és kifejtve különösen a következő szempontokat:

- a) a kibocsátási célérték megválasztása;
- b) a kibocsátásmérséklési lehetőségekre vonatkozó becslés;
- c) alapkibocsátásokra vonatkozó becslés;
- d) kockázat- és veszteségkerülés;
- e) részvények súlyozása.

A szén-dioxid-kibocsátásra kivetett külsőköltségdíj bevezetése előtt legalább hat hónappal értesíteni kell a Bizottságot.

2. A külsőköltségdíj referenciaértékei

Ebben a pontban meghatározásra kerülnek a külsőköltségdíj referenciaértékei, beleértve a levegő- és zajszennyezés költségét.

Az útdíjköteles gépjárművekre vonatkozó külsőköltségdíjak referenciaértékei (eurocent/járműkilométer)			
Járműosztály	Környezetvédelmi besorolás	Külvárosi utak ⁽¹⁾	Településeket összekötő utak ⁽²⁾
Két tengellyel rendelkező útdíjköteles gépjárművek	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Euro VI-nál kevésbé szennyező, és kibocsátásmentes járművek	2,0	0,3
Három tengellyel rendelkező útdíjköteles gépjárművek	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Euro VI-nál kevésbé szennyező, és kibocsátásmentes járművek	2,3	0,3
Négy tengellyel rendelkező	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3

útdíjköteles gépjárművek	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Euro VI-nál kevésbé szennyező, és kibocsátásmentes járművek	2,5	0,3
5 vagy több tengellyel rendelkező útdíjköteles gépjárművek	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Euro VI-nál kevésbé szennyező, és kibocsátásmentes járművek	2,8	0,3

(1) A „külvárosi utak” a 150 és 900 fő/km² népsűrűségű területeket jelöli (300 fő/km² medián népsűrűség).

(2) A „településeket összekötő utak” a 150 fő/km² -nél alacsonyabb népsűrűségű területeket jelöli.

A táblázatban található értékek hegyvidéki területeken és agglomerációk körül – az elszórt lakosság, az utak meredeksége, a tengerszint feletti magasság vagy a hőmérsékleti inverzió által indokolt mértékben – legfeljebb kétszeres szorzóval kiigazíthatók. Ha van tudományos bizonyíték a hegyvidéki területtel vagy agglomerációval összefüggő magasabb szorzóra, ez a referenciaérték részletes indokolás alapján növelhető.

3. A szén-dioxid-kibocsátásokra vonatkozó külsőköltségdíj referenciaértékei

Ebben a pontban meghatározásra kerülnek a szén-dioxid-kibocsátások költségét figyelembe vevő külsőköltség-díj referenciaértékei.

Az útdíjköteles gépjárművekre vonatkozó, a szén-dioxid-kibocsátásokkal összefüggő külsőköltségdíjak referenciaértékei		
Járműosztály	Környezetvédelmi besorolás	eurocent/járműkilométer
Két tengellyel rendelkező útdíjköteles gépjárművek	Euro 0	4,5
	Euro I	4,0
	Euro II	
	Euro III	
	Euro IV	
	Euro V	
	Euro VI	
	alacsony kibocsátású jármű	2,0
	kibocsátásmentes jármű	0
Három tengellyel rendelkező útdíjköteles gépjárművek	Euro 0	6,0
	Euro I	5,2

	Euro II Euro III	
	Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	alacsony kibocsátású jármű	2,5
	kibocsátásmentes jármű	0
Négy tengellyel rendelkező útdíjköteles gépjárművek	Euro 0	7,9
	Euro I Euro II Euro III	6,9
	Euro IV Euro V Euro VI	6,7
	alacsony kibocsátású jármű	3,4
	kibocsátásmentes jármű	0
5 vagy több tengellyel rendelkező útdíjköteles gépjárművek	Euro 0	9,1
	Euro I Euro II Euro III	8,1
	Euro IV Euro V Euro VI	8,0
	alacsony kibocsátású jármű	4,0
	kibocsátásmentes jármű	0

INDOKOLÁS

A kormányrendelet indokolása a Magyar Közlöny kiadásáról, valamint a jogszabály kihirdetése során történő és a közjogi szervezetszabályozó eszköz közzététele során történő megjelöléséről szóló 5/2019. (III. 13.) IM rendelet 20. § (2) bekezdés *b)* pontja alapján közzétételre kerül.

Az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében való módosításáról szóló 2022. február 24-i (EU) 2022/362 európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: Irányelv) 2022. március 24-i hatálybalépéssel jelentős mértékben újraszabályozta a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (a továbbiakban: Eurovignette). Az Irányelv rendelkezéseit – főszabály szerint – 2024. március 25-ig kell a tagállamoknak átültetni hazai jogrendjükbe.

A fenti célok elérése érdekében a kormányrendelet elvégzi azokat a jogszabály-módosításokat, amelyek az Irányelv harmonizációjához szükségesek.

~~A módosítással az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény végrehajtásáról szóló 209/2013. (VI. 18.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: Vhr.) szabályozott díjkategóriák további differenciálására kerül sor. Bevezetésre kerül a J5 díjkategória, amelybe az öt vagy több tengelyes útdíjköteles gépjárművek tartoznak.~~

~~Az Irányelv módosító rendelkezései nyomán a Vhr. ben felülvizsgálatra kerül az infrastruktúradíj megállapításának módszertana.~~

~~Az Irányelv módosító rendelkezései nyomán az Vhr. ben felülvizsgálatra kerül a külsőköltségdíj megállapításának módszertana.~~

~~Az Eurovignette alapján a külsőköltségdíjak – maximális mértékét meghatározó – referenciaértékei euróban kerülnek meghatározásra. A Vhr. ben meghatározásra kerülnek az euróban meghatározott mértékek forintra történő átváltásának, valamint – az árfolyam változásához kapcsolódóan – a forintban meghatározott mértékek rendszeres felülvizsgálatának szabályai.~~

~~Úgyszintén pontosításra kerülnek a külsőköltségdíj közzétételének szabályai. Tekintettel arra, hogy a referenciaértékek nettó árak, a forintban történő közzététel során ezeknek az áraknak az általános forgalmi adóval terhelt – bruttó – árát kell feltüntetni.~~

