



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2017. június 9.
(OR. en)

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0115 (CNS)**

**10175/17
ADD 4**

**FISC 136
TRANS 263
IA 104**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2017. június 1.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2017) 181 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról, valamint Javaslat – A TANÁCS IRÁNYELVE a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a gépjárműadóztatásra vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az SWD(2017) 181 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2017) 181 final

Brüsszel, 2017.5.31.
SWD(2017) 181 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE
a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló
1999/62/EK irányelv módosításáról
valamint
Javaslat
A TANÁCS IRÁNYELVE
a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló
1999/62/EK irányelvnek a gépjárműadóztatásra vonatkozó egyes rendelkezések
tekintetében történő módosításáról

{COM(2017) 275 final}
{SWD(2017) 180 final}

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálat az 1999/62/EK irányelv felülvizsgálatáról

A. A fellépés szükségessége

Mi a probléma lényege és miért jelent problémát uniós szinten?

Négy probléma fogalmazódott meg:

1. A közúti közlekedés felelős az EU CO₂-kibocsátásának 17 százalékáért, és az alacsony, illetve nulla kibocsátású járművek terjedésének mértéke nem elég nagy a 2030-ra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai célkitűzések eléréséhez.
2. Az Unión belüli közutak minősége egyre romlik az infrastrukturális beruházások visszaesése és az elhúzódozó karbantartási ütemtervek miatt, amelyek nem veszik figyelembe a hosszú távú gazdasági hatásokat.
3. Egyes tagállamok időalapú útdíjakat (matricákat) vezettek be, amelyek hátrányosan megkülönböztetik az alkalmi, külföldi gépjárművezetőket.
4. A gépjárművek által okozott légszennyezés és forgalmi torlódások jelentős költségeket jelentenek a társadalomra nézve.

A fenti problémák mindegyikére megoldást lehetne találni méltányos és hatékony úthasználati díjak bevezetésével. Az autópályadíjak alkalmazása hiányos és széttagolt az Unióban, és aligha tükrözi az úthasználat tényleges költségét.

Mit kellene elérni?

A cél a fenntartható és méltányos közúti közlekedés elősegítése „a használó fizet” és „a szennyező fizet” elvek szélesebb körű alkalmazása révén:

1. hozzájárulás a szállításból származó CO₂-kibocsátás csökkenéséhez a díjszabás révén;
2. hozzájárulás a megfelelő útminőséghez;
3. annak biztosítása, hogy az útdíjrendszer nem különbözteti meg hátrányosan a külföldi vezetőket; és
4. az úthasználati díjak felhasználása a légszennyezést és a forgalmi torlódásokat csökkentő hatékony eszközként.

Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?

A magas CO₂-kibocsátás globális probléma, amelynek megoldása minden szinten összehangolt fellépést kíván meg. A külföldi járművezetők megkülönböztetése jellegéből adódóan határokon átnyúló probléma, és mint ilyen csak szupranacionális szinten oldható meg. A romló útminőség, a légszennyezés és a torlódások egyaránt járnak helyi és uniós szintű következményekkel. Össze kell hangolni a nemzeti fellépéseket a személyek és áruk Unión belüli szabad mozgásának biztosítása érdekében.

B. Megoldások

Milyen lehetőségek kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített lehetőség? Amennyiben nincs, miért nincs?

A szakpolitikai alternatívák (SZA) a beavatkozás mértéke szerint különböznek egymástól, a viszonylag csekélytől a nehézig terjedően.

Az SZA1 legfontosabb intézkedései keretében egyszerűsítenek a meglévő rendelkezéseket, kiterjesztenék hatályukat a buszokra és a távolsági buszokra, valamint – a megkülönböztetést tiltó rendelkezések miatt – a könnyűgépjárművekre.

Az SZA2 az SZA1-re épül, és különböző, CO₂-kibocsátás alapú díjszabásokat vezet be a nehézgépjárművek (nehéz tehergépjárművek és buszok/távolsági buszok) által használandó matricák fokozatos eltörlésével párhuzamosan, valamint ösztönzi a távolságalapú díjszabás bevezetését.

Az SZA3, amelynek két alváltozata van, további intézkedéseket tartalmaz a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozóan, foglalkozik a települések közötti torlódások kérdésével (3a és 3b), valamint a CO₂-kibocsátás és a szennyezőanyag-kibocsátás problémájára kíván megoldást találni a könnyűgépjárművekre vonatkozó autópályadíjak és használati díjak differenciálása révén (SZA3b).

Az SZA4 fokozatosan eltörlné a matricákat valamennyi jármű tekintetében, és külsőköltség-díjat írna elő a

nehézgépjárművek esetében.

Az előnyben részesített alternatíva a SZA3b lehetőség. Az SZA4 hatékonyabb eszköz lenne a célkitűzések elérésére, ugyanakkor magasabb költségekkel járna. Politikai döntéstől függően az SZA3b alternatívát ki lehetne egészíteni az SZA4 egyes intézkedéseivel, ha a bevezetési időszak elég hosszú lenne ahhoz, hogy lehetővé tegye a fokozatos alkalmazkodást és a költségek felosztását.

Mi az egyes érdekelték álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?

Az SZA1 alternatíva általános támogatást élvez az érdekelték körében, bár egyes tagállamok ellenzik az útminőségre vonatkozó intézkedéseket. Az alacsony kibocsátású járművek ösztönzését (SZA2) széles körben támogatják, ugyanakkor néhány tagállam ellenzi a nehéz tehergépjárműveknek előírt matricák eltörlését. Az érdekelték némi kétkedéssel fogadták a forgalmi torlódásokra kivetett díjakra vonatkozó intézkedéseket (SZA3), azonban egyetértenek abban, hogy bevezetésük esetén e díjaknak valamennyi járműre vonatkoznuk kell. Az SZA4 alternatívát fenntartással fogadták, mivel az komoly kötelezettségeket róna a tagállamokra.

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai
Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei?
<p>Az SZA3b</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2030-ig 9 milliárd euróval csökkentené a forgalmi torlódással járó költségeket, évente további 10 milliárd euró bevételt termelne az autópályadíjakból és 25%-kal növelné a közúti beruházásokat; • jelentősen csökkentené a CO₂- és NO_x-kibocsátást, valamint a légszennyező részecskék kibocsátást; • javítana a közegészségen és (2030-ig 0,37 milliárd euróval) csökkentené a légszennyezés és a balesetek költségeit; • lehetővé tenné 208 000 új munkahely teremtését, és a GDP 0,19%-ának megfelelő további előnyökkel járna; valamint • hozzájárulna az uniós polgárokkal való egyenlő bánásmódhoz azáltal, hogy felére csökkentené a rövid időre szóló matricák árát.
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?
<p>Az áru fuvarozási költségek 1,1%-kal növekedhetnek, azonban az utasok költségei nem változnának. A hatóságok költségeit többek között az új díjbeszedési rendszerek kiépítése vagy a meglévő rendszereknek az érintett tagállamokra történő kibővítése jelentené (összesen 1,2–1,4 milliárd eurós egyszeri beruházás), valamint a hatóságoknak számolniuk kell évi 168–200 milliárd euró üzemeltetési költséggel is. Az úthasználati díjnak a hálózat új részeire és a használók új körére történő kiterjesztése évi 198–228 millió euróval növelhetné az úthasználók megfelelési költségeit.</p>
Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kkv-kra és a versenyképességre?
<p>A közúti fuvarozó cégek közel 100 %-a kkv. Az úthasználati díjak kiterjesztése növelné a megfelelési költségeiket; azonban a további költségek nagy részét áthárítanák az ügyfelekre, ami így csupán kismértékű (kevesebb mint 0,25 %-os) áremelkedést jelentene. A gépjárműadók csökkentésének lehetősége részben ellensúlyozhatná az áremelkedést.</p> <p>A megnövekedett infrastrukturális beruházások jelentős pozitív hatással lennének az építőiparra.</p>
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?
<p>A közsféra további bevételekre számíthat, miután beruházott az új elektronikus díjbeszedési rendszerek kiépítésébe és üzemeltetésébe. A tagállamok költségvetésére gyakorolt hatás évi közel 10 milliárd euró többlet lehet.</p>
Lesznek-e egyéb jelentős hatások?
<p>Viszonylag jelentős (1,3 %-os) csökkenés várható a dízfogyasztásban.</p>
Arányosság?
<p>A kezdeményezés csak hozzájárul a célkitűzések eléréséhez. Nem írja elő az úthasználati díjak alkalmazását, csupán összehangolja és előmozdítja a tagállami fellépéseket. A tagállamok, vállalkozások és polgárok költségei korlátozottak a kezdeményezésben rejlő lehetséges előnyökhöz képest. A kezdeményezése így nem haladja meg az azonosított problémák megoldásához és a célkitűzések eléréséhez a szükséges mértéket.</p>
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?
<p>A Bizottság 2025-ben fogja felülvizsgálni az új jogszabályt.</p>