



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. október 29.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2017/0114(COD)

10542/21
ADD 1

TRANS 459
FISC 116
ENV 484
CODEC 1046

TERVEZET – A TANÁCS INDOKOLÁSA

Tárgy: A Tanács álláspontja első olvasatban 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 EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI IRÁNYELV elfogadása céljából

– Tervezet – A Tanács indokolása

I. BEVEZETÉS

1. Az Európai Bizottság a fent említett javaslatot 2017. június 1-jén, az első mobilitási csomag részeként nyújtotta be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
2. Ez a javaslat annak érdekében módosítja a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvet¹ (a továbbiakban: az 1999/62/EK irányelv), hogy kezelni lehessen az üvegházhatásúgáz-kibocsátásokkal, a közúti infrastruktúra finanszírozásával és a torlódásokkal kapcsolatos problémákat.
3. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki az e javaslatért felelős bizottságnak, a 8. parlamenti ciklusra pedig Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy-t (SD, FR) nevezte ki előadónak.
4. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2017. október 18-án tartott 529. plenáris ülésén fogadta el véleményét a javaslatról, a Régiók Európai Bizottsága pedig a 2018. február 1-jén tartott 127. plenáris ülésén.

¹ HL L 187., 1999.7.20., 42. o.

5. Az Európai Parlament 2018. október 25-én elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját.
6. A 2019. évi parlamenti választásokat követően Giuseppe Ferrandinót jelölték ki előadónak a 9. parlamenti ciklusra.
7. A TRAN bizottság 2019. szeptember 24-én határozatot fogadott el a nem hivatalos politikai háromoldalú egyeztetéseknek az Európai Parlament első olvasatban elfogadott álláspontja alapján történő megkezdéséről.
8. A Tanácsban a szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. június 1-jén kezdte meg munkáját a javaslat általános ismertetésének meghallgatásával, 2017. június 21-én pedig a hatásvizsgálatot elemezte.
9. A Tanács (TTE, Közlekedés) 2017. december 5-én tartotta első irányadó vitáját a javaslatról².
10. Azóta a javaslatot több alkalommal megvitatták, és részletekbe menő munkára került sor.
11. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2020. december 18-án jóváhagyta a 13827/20 dokumentum mellékletében foglalt megbízást, amely lehetővé tette a tárgyalások megkezdését az Európai Parlamenttel.
12. 2021 januárja és júniusa között jelentős számú ülést tartottak a szárazföldi közlekedési munkacsoport és az Állandó Képviselők Bizottsága szintjén a tárgyalások előkészítése és nyomon követése céljából.
13. Az Európai Parlamenttel három alkalommal, 2021. január 29-én, március 23-án és június 15-én tartott nem hivatalos politikai háromoldalú egyeztetés, és az azokat kísérő számos szakértői megbeszélés lehetővé tette a társjogalkotók számára, hogy csökkentsék az álláspontjaik közötti szakadékokat, és így politikai megállapodásra jussanak.
14. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2021. június 30-án megállapodás elérése céljából elemezte az ideiglenes kompromisszumos szöveget³.

² Lásd a 14426/17 dokumentumot.

³ Lásd a 9960/21 és a 9960/19 COR 1 dokumentumot.

15. Az Európai Parlament TRAN bizottságának elnöke 2021. július 14-én levelet⁴ intézett az Állandó Képviselők Bizottságának elnökéhez, amelyben jelezte, hogy amennyiben a Tanács az említett levélhez csatolt szövegnek megfelelően fogadja el első olvasatbeli álláspontját, javasolni fogja a TRAN bizottság tagjainak, majd a plenáris ülésnek, hogy – a jogász-nyelvész ellenőrzést követően – az Európai Parlament második olvasata során módosítás nélkül fogadják el a Tanács álláspontját.
16. A Tanács 2021. november 9-én várhatóan el fogja fogadni a javaslatról első olvasatban kialakított álláspontját, a 10542/21 dokumentum mellékletében szereplő formában.

II. CÉL

17. Az 1999/62/EK irányelvnek az Európai Bizottság javaslatában szereplő módosításai a közúti közlekedés dekarbonizációjának előmozdítására irányultak. A módosítások az alábbiakra összpontosítottak:
- a díjszabási szabályok hatályának kiterjesztése az autóbuszokra, a 3,5 és 12 tonna közötti tömegű tehergépjárművekre és bizonyos mértékig a könnyűgépjárművekre, beleértve a személygépkocsikat is,
 - az időalapú használati díjak (az úgynevezett „matricák”) fokozatos megszüntetése a nehézgépjárművek és a könnyűgépjárművek esetében,
 - a külsőköltség-díj kötelező alkalmazása a nehézgépjárművekre a hálózat azon részein, ahol az ilyen járművek által okozott környezeti károk jelentősek lennének, valamint az ilyen díjak kivetésére vonatkozó követelmények felülvizsgálata,
 - az útdíjaknak a CO₂-kibocsátás alapján történő differenciálása az Euro kibocsátási osztályozás helyett, és
 - a torlódási díjakból származó bevételeknek vagy az e bevételek pénzügyi értékével megegyező összegnek a torlódásokkal kapcsolatos probléma kezelésére való allokálása.

⁴ Lásd az IM 010110 2021 dokumentumot. Felhívjuk a figyelmet, hogy a Covid19-világjárvány miatt a levél papíralapú változatát nem küldték el postai úton.

III. A TANÁCS ELSŐ OLVASATBAN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONTJÁNAK ELEMZÉSE

A. Általános megjegyzések

18. A Tanács által 2021. november 9-én megerősített kompromisszumos szöveg teljes mértékben tükrözi a társjogalkotók között létrejött politikai megállapodást. Megtartja az Európai Bizottság javaslatának fő célkitűzéseit is, és egyúttal egyensúlyt teremt az Európai Parlament által annak első olvasata során elfogadott legfontosabb módosítások és a Tanács megbízása között.
19. Az Európai Parlament első olvasatban mintegy 130 módosítást fogadott el, amelyeket a szárazföldi közlekedési munkacsoport szintjén több alkalommal elemeztek. A két társjogalkotó álláspontja kezdettől fogva jelentősen eltérőnek tűnt számos rendelkezés, köztük a legvitatottabb rendelkezések, például a használati díjak fokozatos megszüntetése tekintetében. Mindazonáltal – a politikai és szakértői szinten egyaránt intenzíven folytatott tárgyalásokat követően – végül sikerült közeledést elérni a két társjogalkotó között.

B. A legfontosabb kérdések

20. Az Európai Bizottság javaslatán végzett módosítások összességében tiszteletben tartják a javaslat átfogó céljait, amelyek arra irányulnak hogy:
- erősödjön a „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvek alkalmazása,
 - biztosított legyen a megfelelő hozzájárulás a közúti infrastruktúra finanszírozásához,
 - kezeljék a torlódások problémáját,
 - ösztönözzék a közlekedés dekarbonizációját, és
 - hozzájáruljanak az éghajlat-politikai célkitűzések eléréséhez.

21. A társjogalkotók ugyanakkor megteremtették a megfelelő egyensúlyt a fenti célokkal kapcsolatos ambíciószint, valamint aközött, hogy biztosítani kell, hogy a szabályozási keretet az ágazat szereplői és a hatóságok könnyen tudják alkalmazni, és az elegendő rugalmasságot kínáljon a tagállamoknak arra, hogy indokolatlan adminisztratív terhek létrehozása nélkül megválaszthassák a számukra legmegfelelőbb díjszabási rendszereket.
22. A főbb változtatások az Európai Bizottság eredeti javaslatához képest a következőképpen foglalhatók össze:
- a) a 2. cikkben található fogalommeghatározások jegyzéke bővült: új fogalommeghatározásokkal egészült ki (pl. a lakóautó, a kisteherautó és a kibocsátásmentes járművek meghatározásával), egyes meglévő fogalommeghatározások pedig egyértelműbbé vagy konkrétabbá váltak (pl. a nehézgépjármű, a könnyűgépjármű és a jelentősen módosított úthasználatidíj- vagy használatidíj-rendszer fogalmának meghatározása);
 - b) az általános díjszabási elveket meghatározó fő rendelkezés, a 7. cikk a következőképp módosult:
 - a járművekre – legyenek akár könnyű-, akár nehézgépjárművek, akár az e kategóriákba tartozó más járműtípusok – egymástól függetlenül lehet díjat kiszabni. Ha azonban egy tagállam a személygépkocsikra díjat vet ki, a könnyű haszongépjárművekre is ugyanolyan vagy magasabb díjat kell kiszabnia,
 - A tagállamok dönthetnek úgy, hogy fenntartják a meglévő koncessziós szerződésekkel kialakított helyzetet, és a szerződés megújításáig, illetve az úthasználatidíj- vagy használatidíj-rendszer jelentős módosításáig nem alkalmazzák az új díjszabási szabályokat,
 - a tagállamok bizonyos esetekben (pl. azon kibocsátásmentes járművek esetében, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb össztömege legfeljebb 4,25 tonna) megállapíthatnak csökkentett mértékű úthasználati díjakat vagy használati díjakat, illetve mentességet adhatnak az úthasználati díjak vagy használati díjak fizetésére vonatkozó kötelezettség alól,

- a használati díjak az irányelv hatálybalépését követő nyolc éven belül fokozatosan kivezetésre kerülnek a transzeurópai közlekedési törzshálózaton közlekedő nehézgépjárművek esetében. A használati díjakra vonatkozó közös rendszert (pl. például az Euromatrica-megállapodást) alkalmazó tagállamoknak ugyanakkor két további év áll rendelkezésére ahhoz, hogy e rendszert kiigazítsák vagy megszüntessék. A fokozatos megszüntetésre vonatkozó általános elvtől eltérve, kellően indokolt esetben lehetőség van mentesítések alkalmazására, miután az érintett tagállam értesítette a Bizottságot az adott rendszerről,
 - a cikk (a 7a. cikk együtt) immár két, a felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezést tartalmaz, lehetővé téve a Bizottság számára, hogy értékelje az irányelv végrehajtását és hatékonyságát a könnyűgépjárművekre kivetett díjak tekintetében, illetve azt, hogy műszaki és jogi szempontból megvalósítható-e a különböző könnyű haszongépjárművek differenciált kezelése;
- c) a 7aa. cikk új rendelkezés, amely az ún. kombinált díjszabási rendszert határozza meg. E cikk értelmében azok a tagállamok, amelyek az irányelv hatálybalépését megelőzően a transzeurópai közlekedési törzshálózatukon vagy annak egy részén úthasználati díjakat alkalmaznak, valamennyi nehézgépjárműre vagy a nehézgépjárművek bizonyos típusaira vonatkozó kombinált díjszabási rendszert hozhatnak létre. E rendszeren belül a használati díjakat a jármű szén-dioxid-kibocsátása és Euro kibocsátási osztálya szerint differenciálni kell;
- d) a 7a. cikkben kismértékben változtak a személygépkocsikra alkalmazandó használati díjakra vonatkozó arányok. E rendelkezés értelmében továbbá a következő időtartamokra is lehetővé kell tenni az infrastruktúra használatát: egy nap, egy hét és/vagy 10 nap. A tagállamok ugyanakkor a napi használati díj alkalmazását az átmenő forgalomra korlátozhatják. Amennyiben a tagállamok a könnyű haszongépjárművekre más használatidíj-tételeket állapítanak meg, mint a személygépkocsikra, úgy a könnyű haszongépjárművekre a személygépkocsikénál magasabb használatidíj-tételeket kell megállapítaniuk;

- e) a nehézgépjárművek esetében a külső költségek internalizálását illetően a 7ca. cikk és a 7cb. cikk alapján – egy négyéves átmeneti időszakot követően – immár kötelező a levegőszennyezés tekintetében külsőköltség-díjat alkalmazni az úthasználatdíj-fizetési kötelezettség alá eső utakon. A tagállamoknak ugyanakkor – a Bizottságnak küldött értesítést követően – lehetőségük van arra, hogy ne alkalmazzák a levegőszennyezés tekintetében kivetendő külsőköltség-díjat, amennyiben olyan nem szándékolt következményekkel kellene számolniuk, mint a forgalom más utakra terelődése. Ez a kötelező díjkivetés nem sérti a tagállamok azon döntését, hogy a szén-dioxid-kibocsátásra ettől függetlenül külsőköltség-díjat alkalmazzanak. A Bizottságnak ugyanakkor lehetősége lesz értékelni a külsőköltség-díjak szén-dioxid-kibocsátással kapcsolatos kiszabásának végrehajtását és hatékonyságát;
- f) az opcionális díjakat illetően:
- a 7da. cikkben immár szerepel, hogy az (opcionális) torlódási díjakból származó bevételeket vagy az ezek pénzügyi értékével megegyező összeget a torlódás problémájának kezelésére vagy általában véve a fenntartható közlekedés és mobilitás fejlesztésére kell fordítani. Abban az esetben, ha a tagállamok ezeket a bevételeket az általános költségvetéshez rendelik, úgy kell tekinteni, hogy teljesítették a kötelezettségüket, amennyiben a torlódási díjakból származó bevétellel megegyező értékben a torlódás problémájának kezelését vagy általában véve a fenntartható közlekedés és mobilitás fejlesztését célzó pénzügyi támogatási politikákat hajtanak végre, és
 - a 7f. cikk immár úgy rendelkezik, hogy ha két vagy több tagállam úgy dönt, hogy ugyanazon a folyosón alkalmazzanak felárat, ez a felár meghaladhatja a 25 %-ot (de az 50 %-ot nem), de csak amennyiben azzal minden olyan tagállam egyetért, amely része az adott folyosónak és amely szomszédos azokkal a tagállamokkal, amelyek területén a folyosónak az a szakasza fekszik, amelyen a felárat alkalmazzák;

g) a járműveknek a szén-dioxid-kibocsátás és a környezeti teljesítmény alapján történő differenciálását illetően:

- az új 7ga. cikk az éghajlat-politikai célokkal összhangban felveszi a szén-dioxid-kibocsátást azon költségek sorába, amelyek alapján díjat lehet kivetni. E cikk értelmében a tagállamoknak a szén-dioxid-kibocsátás alapján kell differenciálniuk a nehézgépjárművekre kivetendő infrastruktúradíjakat és használati díjakat. A rendszert kezdetben csak a legnagyobb tehergépjárművekre kell alkalmazni, de azt fokozatosan ki kell terjeszteni a nehézgépjárművek más típusaira is, továbbá a rendszert rendszeresen ki kell igazítani a műszaki fejlődés alapján. A tagállamok számára lehetséges lesz továbbá, hogy preferenciális elbánásban részesítsék a kibocsátásmentes járműveket annak érdekében, hogy ösztönözzék a maguk nemében legjobb járművek vásárlását. Az új rendelkezés ugyanakkor biztosítékokat tartalmaz a hibrid járművek kettős jutalmazásának, valamint a más uniós szén-dioxid-árazási intézkedésekkel esetlegesen kialakuló átfedéseknek az elkerülése érdekében, és
- a 7gb. cikk immár mérlegelési jogkört biztosít a tagállamok számára azzal kapcsolatban, hogy a könnyűgépjárművekre alkalmazandó úthasználati díjakat és használati díjakat a járművek környezeti teljesítménye szerint differenciálják. A rendelkezés ugyanakkor 2026. január 1-jétől – az úthasználatdíj- és használatdíj-fizetési kötelezettség alá eső utakon, és amennyiben az technikailag megvalósítható – előírja a kisteherautókra és a minibuszokra vonatkozó úthasználati díjaknak és a rájuk vonatkozó használati díjak éves mértékének a jármű környezeti teljesítménye szerinti kötelező differenciálását;

h) a 11. cikk kiigazításra került egyrészt a tagállamok által összesített formában közzéteendő jelentésben közlendő információk típusát, másrészt e jelentés közzétételének gyakoriságát illetően (a jelentést az irányelv hatálybalépését követően három évvel, majd ezt követően öt évente kell elkészíteni);

i) a módosító irányelv 4. cikke kétéves átültetési időszakot határoz meg; és

j) a mellékletek módosításra kerültek a következők tekintetében: az úthasználati díjak maximális összege, a külsőköltség-díj kivetésének minimumkövetelményei és referenciaértékei, a torlódási díj kivetésének minimumkövetelményei és referenciaértékei, valamint a szennyező anyagokra vonatkozó környezeti teljesítmény kritériumai könnyűgépjárművek esetében.

IV.

23. A Tanács álláspontjában fenntartja az Európai Bizottság javaslatában szereplő fő célkitűzéseket, és teljes mértékben tükrözi azt a kompromisszumot, amelyet a Tanács és az Európai Parlament az Európai Bizottság támogatásával a nem hivatalos tárgyalások során elért.
24. Ezt a kompromisszumot az Európai Parlament TRAN bizottságának elnöke az elnökség számára küldött 2021. július 14-i levelében megerősítette, majd azt várhatóan a Tanács (ECOFIN) is elfogadja első olvasatbeli álláspontként 2021. november 9-én.
-