



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. november 17.
(OR. en)

14043/21

Intézményközi referenciaszám:
2017/0114(COD)

TRANS 687
FISC 194
ENV 902
CODEC 1491

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2021. november 16.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2021) 693 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelveknek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében történő módosításáról szóló EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI IRÁNYELV elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2021) 693 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2021) 693 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.11.16.
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

**1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelveknek a gépjárművekre egyes
infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében történő módosításáról szóló
EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI IRÁNYELV elfogadására vonatkozó tanácsi
álláspontról**

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelveknek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében történő módosításáról szóló EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI IRÁNYELV elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról

1. HÁTTÉR-INFORMÁCIÓK

A javaslat Európai Parlament, illetve Tanács számára történő megküldésének időpontja 2017. június 1.
(COM(2017) 275 final dokumentum – 2017/0114 COD):

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének időpontja: 2017. október 18.

A Régiók Európai Bizottsága véleményének időpontja: 2018. február 1.

Az Európai Parlament állásponjtjának időpontja (első olvasat): 2018. október 25.

A módosított javaslat megküldésének időpontja: N/A.

A Tanács állásponjtja elfogadásának időpontja: 2021. november 9.

2. A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA

A Bizottság az első mobilitási csomag részeként („Európa mozgásban”) 2017. május 31-én javaslatot tett az 1999/62/EK („euromatrica-”) irányelv felülvizsgálatára. Ez a módosítás az irányelv útdíjjal kapcsolatos szempontjaival foglalkozik.

A kezdeményezés célja, hogy előrelépést érjen el a „szennyező fizet” és az „úthasználó fizet” elvek alkalmazása terén, elősegítve ezzel a pénzügyi és környezetvédelmi szempontból fenntartható, társadalmilag méltányos közúti szállítást. Ez az alábbi célokat foglalja magában:

- a Párizsi Megállapodás végrehajtásához, valamint az Európai Unió éghajlat-politikai célkitűzéseinek eléréséhez való hozzájárulás a közúti közlekedésből származó széndioxid-kibocsátás csökkentése révén;
- a hátrányos megkülönböztetés kockázatának csökkentése az alkalmi, különösen a személygépkocsit használó, főleg külföldi úthasználókkal szemben; valamint
- a meglévő jogszabályok konkrét hiányosságainak kezelése, azaz a célkitűzések jobb teljesítése, különösen a jelenleg nehézkes igazolási és értesítési folyamatot szükségessé tevő külsőköltség-díjak egyszerűbb alkalmazása, továbbá a forgalmi torlódások miatt kivetett díjak új lehetőségének bevezetése révén.

3. A TANÁCS ÁLLÁSPONTJÁVAL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEK

3.1. A díj típusa (úthasználati díjak és/vagy matricák)

a) *Nehézgépjárművek*

Míg a Bizottság az időalapú díjak (azaz a matricaként ismert használati díjak) 6 év elteltével történő fokozatos megszüntetését javasolta, a Tanács álláspontja szerint:

- a nehézgépjárművek tekintetében a matricákat 8 éven belül fokozatosan fel kell számolni a transzeurópai közlekedési törzshálózaton (TEN-T);
- a használati díjak közös rendszere (azaz az euromatrica-megállapodás¹) esetén két további év áll rendelkezésre;
- kellően indokolt (a forgalommal/népsűrűséggel vagy a forgalom más útra terelődésének kockázatával összefüggő költségekkel/előnyökkel magyarázható) esetben kivételt lehet tenni.

Emellett egy „kombinált díjszabási rendszer” alkalmazásának lehetőségével az útdíjat már alkalmazó tagállamok matricákat vezethetnének be, azaz bizonyos feltételek mellett olyan utakra vagy járműkategóriákra vethetnének ki díjat, amelyekre jelenleg nem.

A Bizottság előnyben részesítette volna a matricák fokozatos kivonását a teljes TEN-T hálózaton minden nehézgépjármű esetében. Továbbá a kombinált díjszabási rendszer alkalmazási köre pontosabban tükröződhet a vonatkozó jogi rendelkezésben. Ezt a rendelkezést ugyanakkor az irányelvvel és annak preambulumbeközléseivel összefüggésben kell értelmezni, és alkalmazását a jelenleg hatályban lévő úthasználati díj-rendszerek korlátozzák. Tekintettel az infrastruktúrára és a (jelenleg néhány tagállamban nem útdíjköteles) kisebb nehézgépjárművek külső költségeire gyakorolt viszonylag korlátozott hatásra, valamint tekintettel az indokolt kivételek esetében rendelkezésre álló biztosítékokra (azaz a Bizottság előzetes értesítésére) és a kombinált díjszabási rendszerekre, a Bizottság el tudja fogadni a kompromisszumos megoldást.

b) *Könnyűgépjárművek*

A Bizottság a könnyűgépjárművek esetében is a matricák fokozatos kivezetését javasolta. A társjogalkotók azonban megállapodnak annak lehetővé tételében, hogy a tagállamok fenntarthassák és bevezethessék a matricákat e járművek (magángépjárművek, könnyű haszongépjárművek és minibuszok) vonatkozásában.

A matricaárak arányosságát illetően a Bizottság valamivel alacsonyabb határértékeket javasolt a rövid időszakra szóló matricákra, mint a Tanács álláspontjában meghatározottak. Ugyanakkor a tanácsi álláspont most arra kötelezi a tagállamokat, hogy tegyenek elérhetővé **napi matricákat**, ami a könnyűgépjárművek esetében jelentős lépés az arányosabb díjszabás felé. Továbbá az Európai Parlament kérésének megfelelően vannak benne felülvizsgálati záradékok a könnyűgépjárművekre általában alkalmazandó szabályokról, és különösen a könnyű haszongépjárművek kezeléséről.

Az arányosabb árképzés összhangban van a Bizottság javaslatával.

¹ Dánia, Hollandia, Luxembourg és Svédország a nehézgépjárművek esetében még mindig a használati díjak e közös rendszerét alkalmazza: <https://www.eurovignettes.eu/>

3.2. A díjak környezeti teljesítményen alapuló differenciálása

a) *Nehézgépjárművek*

A Bizottság azt javasolta, hogy a szennyezőanyag-kibocsátás szerinti differenciálást a nehézgépjárművek **szén-dioxid-kibocsátásán alapuló kötelező differenciálás** váltsa fel (a légköri szennyező anyagokra vonatkozó külsőköltség-díjak mellett, lásd 3.3 cikk). Mivel a javaslat idején nem állt rendelkezésre összehasonlítási alap, a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban javasolta a részletek kidolgozását.

Az első olvasatban kialakított álláspontjában az Európai Parlament nagyrészt követte a javaslatot, és csak korlátozott mértékben módosította a kibocsátásmentes műveletek kezelését, ami összhangban van a tanácsi állásponttal. A 2019-ben elfogadott szén-dioxid-kibocsátási előírások alapján a Tanács kidolgozta a szén-dioxid-kibocsátás szerinti differenciálás részleteit a nehézgépjárművek vonatkozásában². Ezzel párhuzamosan a Tanács a díjak differenciálására vonatkozó kötelezettséget a matricákra (használati díjak) is kiterjesztette.

Tekintettel a közúti közlekedés kibocsátáskereskedelmi rendszeréről szóló közelmúltbeli javaslatra³, a tanácsi álláspont magában foglal egy felülvizsgálati/értékelési záradékot a kettős szén-dioxid-árzás valós vagy vélt kockázatainak kezelése érdekében.

A Bizottság támogatja a felülvizsgálati záradékkal ellátott tanácsi szövegben kidolgozott, a szén-dioxid-kibocsátás alapján differenciált díjak módszertanát.

b) *Könnyűgépjárművek*

A Bizottság könnyűgépjárművek esetében is az útdíjak környezeti teljesítmény alapján történő differenciálását javasolta, figyelembe véve a szén-dioxid- és a szennyezőanyag-kibocsátást is. A társjogalkotók egyetértenek abban, hogy a személygépkocsikra vonatkozó díjak differenciálása opcionális legyen.

A tanácsi álláspont szerint a tagállamoknak 2026-tól – amennyiben ez technikailag megvalósítható – a jármű környezeti teljesítménye szerint kell differenciálniuk az úthasználati díjakat és az éves használati díjakat a kisteherautók (a könnyűgépjárművek egy csoportja) és minibuszok esetében. A 7gb. cikkben és a VII. mellékletben előírt rendszer, amely a legfrissebb kibocsátási előírásokon alapul, tájékoztató jellegű lenne. Az ettől (pl. a kibocsátáscsökkentési kritériumokat, a differenciálás mértékét vagy esetleg más kritériumok figyelembevételét tekintve) eltérő rendszer alkalmazása mellett döntő tagállamoknak meg kell indokolniuk döntésüket, és értesíteniük kell a Bizottságot. Mindazonáltal a tagállamok dönthetnek úgy, hogy csak a kibocsátásmentes járművekre alkalmaznak díjcsökkentéseket anélkül, hogy a többi járműre kiszabott díjakat módosítanák, valamint hogy arról a Bizottságot értesítsék.

Bár a Bizottság minden könnyűgépjárműre vonatkozóan hasonló szabályt részesített volna előnyben, támogatni tudja a kompromisszumos megoldást, mivel az úthasználati díjak differenciálásának elve összhangban van a bizottsági javaslattal.

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

³ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2003/87/EK irányelv, az (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról [COM(2021) 551 final].

3.3. Külsőköltség-díjak

A Bizottság a külsőköltség-díjak egyszerűsítését (közvetlenül használható referenciaértékekkel) és kötelezővé tételét javasolta a nehézgépjárművek esetében, legalább a hálózat azon részein, ahol a levegőszennyezés és/vagy a zaj külső költsége az átlagosnál magasabb. A végleges tanácsi álláspont e kötelezettség hatályát kiterjesztette azáltal, hogy a teljes útdíjköteles hálózaton alkalmazandóvá tette a módosító irányelv hatálybalépését követően legkésőbb négy éven belül.

Kellően indokolt esetektől eltekintve, a tagállamoknak általános szabályként külsőköltség-díjat kell felszámítaniuk a környezetszennyezésért, ami a Bizottság javaslatához képest azt jelzi, hogy az ambíciók kívánatos mértékben növekednek.

A Tanács bevezette a szén-dioxid-kibocsátás költségének felszámítási lehetőségét a szén-dioxid-kibocsátási költségeken alapuló, nehézgépjárművekre kivetett infrastruktúradíj differenciálásának alternatívájaként (vagy azzal kombinálva) (lásd 3.2 cikk). Míg ez szintén egyértelműen nagyobb törekvéseket jelent, kettős szén-dioxid-árazáshoz vezet, amennyiben az üzemanyagokra alkalmazandó nemzeti adó már magában foglalja a szén-dioxid-kibocsátási komponenst, és amennyiben a kibocsátáskereskedelem tartalmazza a közúti közlekedésben használt üzemanyagokat, ahogy ezt a Bizottság júliusban javasolta. Amint az a 3.2 cikkben is szerepel, a felülvizsgálati záradékoknak biztosítékokat kell nyújtaniuk az ilyen kockázatok minimalizálása érdekében. Az egyik ilyen felülvizsgálati záradék arra kötelezi a Bizottságot, hogy a közúti közlekedésben használt üzemanyagokra alkalmazandó tényleges szén-dioxid-ár figyelembevételével igazítsa ki a szén-dioxid-kibocsátásért kivethető összegeket az Európai Unióban. A Bizottság úgy véli, hogy a biztosítékok megfelelőek, és támogatja annak lehetőségét, hogy a szén-dioxid-kibocsátás költségét fel lehessen számítani, amennyiben egy megfelelőbb eszköz, például a kibocsátáskereskedelem vagy az üzemanyagra kivetett illetékek ezt nem merítik ki teljes mértékben.

3.4. Dugódíj

A dugódíjra vonatkozó tanácsi álláspont nagyrészt összhangban van a Bizottság javaslatával: a tagállamok úthálózatuk bármely részén bevezethetik a dugódíjat, ahol gyakran fordul elő torlódás, és a díjnak minden járműkategóriára megkülönböztetés nélkül vonatkoznia kell. A Tanács a maximálisan kivethető költségeket referenciaértékekre váltotta, amelyek bizonyos feltételek mellett túlléphetők a Bizottság értesítése mellett. Az Európai Parlament álláspontjával összhangban kiegészítette egy kivétellel is, azaz a tagállamok részben vagy teljesen mentesíthetik a minibuszokat és autóbuszokat. A Bizottság támogatja ezeket a változtatásokat.

3.5. Felár

A Bizottság javaslatának megfelelően bármely érzékeny területen (nem csak a hegyvidéki régiókban) alkalmazható felár, és a felárakból származó bevételt az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatás fejlesztésének finanszírozására, illetve a transzeurópai közlekedési törzshálózat közlekedési infrastruktúrájának kiépítésére vagy karbantartására kell fordítani.

A tanácsi álláspont szerint a felár meghaladhatja a jelenlegi 25 %-os maximumot, de csak az összes érintett tagállam beleegyezésével, amely esetben legfeljebb 50 % lehet. Ez a Bizottság javaslatával sem ellentétes.

3.6. Bevételek felhasználása és jelentéstétel

A Bizottság által javasoltak szerint a tanácsi álláspont előírja, hogy a felárból származó bevételek elkülönítése mellett a tagállamok legalább az opcionális dugódíjból származó bevételeknek megfelelő pénzügyi erőforrásokat használják fel a forgalmi torlódás problémájának csökkentése, illetve a fenntartható közlekedés támogatása érdekében.

A jelentéstétellel kapcsolatban a Tanács nem értett egyet a Bizottság által javasolt útdíjköteles úthálózat minőségértékelésére vonatkozó követelménnyel. Más szempontok tekintetében a Tanács és az Európai Parlament álláspontjai jól összehangoltak, kitérnek a különböző díjakra, a járműkategóriánkénti eltérésekre, valamint a beszedett bevételekre, azok felhasználására, továbbá az útdíjköteles utakat használó járművek környezeti teljesítményének alakulására.

A Bizottság ezeket a javításokat támogatja.

3.7. Mentességek

A Tanács fenn kívánja tartani annak lehetőségét, hogy a meglévő koncessziós szerződések mentesülhessenek a díjak differenciálásának kötelezettsége vagy a külső költségek alkalmazása alól, amit a Bizottság el tud fogadni. Az új, megújított vagy jelentősen módosított koncessziók nem élveznének mentességet. E célból kidolgozták a jelentősen módosított úthasználatidíj-rendszer meghatározását a Bizottság javaslata alapján.

A Bizottság javaslatának megfelelően a 12 tonnánál kisebb járművek mentesítésének lehetősége megszűnne legkésőbb 5 év elteltével.

A tanácsi álláspont az alábbiak esetében teszi lehetővé a mentesítést:

- kézműipari áruk szállításához használt 7,5 tonnánál kisebb járművek;
- fogyatékkal élő személyek által használt járművek;
- veterán gépjárművek;

Míg a Bizottság politikája a mentességek számának korlátozása volt, a fennmaradt mentességek valószínűleg nem okoznak jelentős torzulást és nem lesz érezhető hatásuk a javaslat környezetvédelmi célkitűzéseire. Ennek az az oka, hogy csak a kézműipari áruk szállításához használt 7,5 tonnánál kisebb tehergépjárművekből, a veterán gépjárművekből és a fogyatékkal élő személyek által használt járművekből álló viszonylag kis szegmensre vonatkoznak, és ezek mind elhanyagolható távolságokat tesznek meg más járművekhez képest, főleg útdíjköteles utakon. A Bizottság ezért el tudja fogadni ezeket a mentességeket.

4. KÖVETKEZTETÉS

Bár bizonyos szempontok (az időalapú díjak fokozatos megszüntetése, a könnyűgépjárművekre kivetett díjak differenciálása, mentességek) tekintetében valamelyest csökken az ambíciószint, a tanácsi álláspont számos más hasonlóan fontos kérdést illetően fokozott törekvéseket szorgalmaz. Ezek az alábbiak:

- a szén-dioxid-alapú díjakra vonatkozó rendelkezés megerősítése azáltal, hogy annak hatálya kiterjesztésre kerül valamennyi matricarendszerre;
- a környezetszennyezésre vonatkozó külsőköltség-díj kötelezővé tétele a teljes útdíjköteles hálózaton;

- a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltség-díj opcionális felszámítása;
- a forgalmi torlódási díjak és felárak rugalmasabb alkalmazása;
- napi matricák a könnyűgépjárművek alkalmi használói számára.

Így a Tanács álláspontja jelentős előrelépést jelent a méltányosabb és hatékonyabb úthasználati díjak, és ezáltal a „szennyező fizet” és az „úthasználó fizet” elv végrehajtása terén. Az euromatrica-irányelv e módosítása az európai zöld megállapodás kulcsfontosságú eleme, amelyet a Bizottság is támogat.