



Brüsszel, 2017. november 17.  
(OR. en)

14426/17

---

**Intézményközi referenciaszámok:**  
2017/0114 (COD)  
2017/0115 (CNS)  
2017/0128 (COD)

---

TRANS 488  
FISC 267  
ENV 939  
CODEC 1835

## FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész) / a Tanács
Előző dok. sz.:	13772/1/17 REV 1
Tárgy:	<p><b>Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról</b> Intézményközi referenciaszám: 2017/0114 (COD)</p> <p><b>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</b> Intézményközi referenciaszám: 2017/0115 (CNS)</p> <p><b>Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az úthasználatdíj-fizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (átdolgozás) (EGT-vonatkozású szöveg)</b> Intézményközi referenciaszám: 2017/0128 (COD)</p> <p>– Irányadó vita</p>

### 1. BEVEZETÉS

A Bizottság 2017. május 31-én előterjesztette a mobilitási csomagját, amely az áru fuvarozás piacának működésére, a szociális feltételekre és a közúti infrastruktúra-használati díjra vonatkozó több kezdeményezést tartalmazott.

**Az euromatrica-irányelv** javasolt módosítása a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elv szélesebb körű érvényesítését célozza. A főbb változtatások a következők:

- az irányelv hatályának kiterjesztése a buszokra, a könnyű haszongépjárművekre és a személygépkocsikra;
- az időalapú díjszabás fokozatos eltörlése, az ugyanis nem tükrözi teljes mértékben az infrastruktúrahasználát tényleges költségeit, ideértve a negatív externáliákat is (levegőszennyezés, éghajlatváltozás, zaj stb.);
- a CO<sub>2</sub>-kibocsátáson alapuló eltérő díjak a kibocsátáscsökkentésre való ösztönzés érdekében, és a külsőköltség-díjak alkalmazásának egyszerűsítése, hogy azok jobban tükrözzék a levegőszennyezés és a zaj költségét. A javaslat lehetőséget biztosít arra, hogy díjat számítsanak fel a csúcsidőszakban történő infrastruktúrahasználátért, valamint kiszélesíti az egyes útszakaszokért fizetendő felár alkalmazásának lehetőségét;
- végezetül a javaslat még átláthatóbbá kívánja tenni az úthasználati díjakból származó bevétel felhasználását és információt kíván nyújtani az infrastruktúra minőségére vonatkozóan.

Az irányelv egy másik javasolt módosítása a nehéz tehergépjárművekre kivetett éves minimális **gépjárműadó**nak egy ötéves időszak alatt végrehajtandó csökkentését célozza.

Az **elektronikus útdíjszedésről szóló jogszabály** módosításának célja, hogy elháruljanak a piaci és szabályozási akadályok az *európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás* (EETS) elöl, és így az úthasználók az egész EU-ban egyetlen fedélzeti egységgel, egy szerződés alapján és egy számlával elektronikus úton fizethessék az útdíjat, továbbá egyszerűsödjön a másik tagállamban bejegyzett gépjármű vezetője által meg nem fizetett útdíj behajtása. Az EETS-irányelv módosításában a következő javaslatok szerepelnek:

- az elektronikus útdíjszedés keretének rugalmasabbá tétele, különös tekintettel a technikai megoldásokra, ezáltal elősegítve a valódi átjárhatóságot az egész Unióban;

- az irányelv hatályának kiterjesztése az automatikus rendszámfelismerést alkalmazó útdíjszedési rendszerekre;
- és végezetül egy olyan rendszer létrehozása, amely révén a tagállamok információt cserélhetnek a jogosulatlan úthasználókról.

## 2. A TANÁCS ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEIBEN VÉGZETT MUNKA

A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. június 1-jén kezdte meg a csomag megvitatását. A javaslatok 2017. június 1-jei általános bemutatása után a munkacsoport 2017. június 21-én megvizsgálta a hatásvizsgálatokat. Az észtt elnökség idején négy ülésen – 2017. szeptember 11-én, szeptember 14-én, október 6-án és október 23-án – került sor a javaslatokban foglalt rendelkezések megvitatására. Az adóügyi munkacsoport a 2017. szeptember 28-i ülésén azt ajánlotta, hogy a gépjármű-adóztatásról szóló javaslatot (2017/0115 (CNS)) a szárazföldi közlekedési munkacsoport vitassa meg.

A „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elvét a tagállamok általában támogatják. A tekintetben azonban eltérő álláspontot képviselnek, hogy ezeket az elveket hogyan kellene alkalmazni. Az **euromatrica**-irányelv módosításáról folytatott első megbeszéléseken több alapvető kérdés felmerült:

- az irányelv hatályának a 3,5 tonna alatti gépjárművekre és az autóbuszokra való kiterjesztése;
- a „szennyező fizet” elvének alkalmazásával kapcsolatos részletek, mint például a CO<sub>2</sub>-kibocsátás szerinti osztályozás beillesztése és a külső költségekre kiszabott díjakat érintően javasolt változtatások;
- a távolságalapú és az időalapú rendszer közötti, illetve ezek ötvözése melletti választás jelentette rugalmasság, a gépjármű típusának függvényében; valamint
- a dugódíjból és a felárból befolyó bevételek rugalmas felhasználása[...];
- a felár-kiszabás lehetőségének kiterjesztése a hegyvidéki régióktól eltérő régiókra is;
- a jelentéstételi kötelezettségek növekedése a bevételeket, a bevételek felhasználását és a díjköteles utak minőségét illetően;

- a javasolt változtatások átültetésére rendelkezésre álló időszak megfelelő hossza.

Az EETS-irányelv átdolgozásával kapcsolatban a következő megbeszélésekre került sor:

- a delegációk széles köre üdvözölte a jogosulatlan úthasználókra vonatkozó információcsere kialakítását, és több tagállam kérte e szakpolitikai elemmel kapcsolatban a munka felgyorsítását; valamint
- általános vélemény volt, hogy az elektronikus útdíjszedés céljára felhasználható technológiák jegyzéke olyan lényeges eleme a jogi aktusnak, amelyet bele kell foglalni az irányelv hatályába;
- az átültetési időszak megfelelő hossza.

### 3. KÉRDÉSEK

Felkérjük a minisztereket, hogy adjanak iránymutatást az alábbi kérdésekkel kapcsolatban.

#### **Euromatrica:**

1. Indokoltnak tartják-e az euromatrica-irányelv hatályának valamennyi gépjárműre való kiterjesztését szakpolitikai szempontból, különösen az államháztartással, a társadalmi egyenlőséggel, a különböző közlekedési módok közötti egyenlő versenyfeltételekkel, valamint az összes úthasználó közötti méltányosabb költségelosztással kapcsolatos szakpolitikai célkitűzéseket tekintve? Kívánatos lenne-e, hogy minden gépjárművet hasonló módon kezeljünk?
2. Közelebb vinne-e az olyan hosszú távú célkitűzések eléréséhez, mint a fenntartható infrastruktúra-finanszírozás, valamint a kibocsátások és a torlódások csökkentése, ha idővel a távolságalapú díjszabás felé mozdulnánk el? Milyen időtávlatban gondolkodjunk? Milyen érvek és ellenérvek szólnak a távolságalapú díjszabás mellett/ellen? A befolyt bevételeket vissza kellene-e forgatni az úthasználók javára?

#### **EETS:**

1. Egyetértenek-e a miniszterek azzal, hogy egyszerűbbé kellene tenni a külföldi útdíjfizetést az elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságának javításával és azzal, hogy megkönnyítjük az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatást nyújtóknak az útdíjszedési piacra való belépést? Van-e véleményük a minisztereknek arról, hogy milyen jogi eszköz lenne a legalkalmasabb e változtatások bevezetésére?