

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról

(COM(2017) 275 final – 2017/0114 (COD))

és

Javaslat tanácsi irányelvre a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a gépjárműadóztatásra vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról

(COM(2017) 276 final – 2017/0115 (CNS))

(2018/C 081/26)

Előadó: **Alberto MAZZOLA**

Felkérés:	Európai Tanács, 2017.6.12. és 2017.6.23. Európai Parlament, 2017.6.15.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. és 113. cikke
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2017.10.2.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2017.10.18.
Plenáris ülés száma:	529.
A szavazás eredménye:	121/2/6
(mellette/ellene/tartózkodott)	

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az EGSZB úgy véli, hogy egy olyan tisztességes, átlátható, megkülönböztetéstől és bürokráciától mentes úthasználatdíj-fizetési rendszer uniós szintű bevezetése, amely arányban áll a kamionok, autóbuszok és személygépjárművek úthasználatával és az általuk előidézett külső költségekkel, nem sérti a díjfizetési rendszerek egységességét, valamint összhangban van „a felhasználó fizet” és „a szennyező fizet” elvvel, kedvezően hatna a közúti infrastruktúra romlása, a forgalmi torlódások és a szennyezés elleni küzdelemre. Az alább felsorolt feltételek mellett ez a rendszer fokozatosan alkalmazható lenne a nehézgépjárművekre és a könnyűgépjárművekre a teljes transzeurópai közlekedési hálózaton, a kiemelt hálózattal kezdve.

1.2. Az EGSZB hangsúlyozza annak fontosságát, hogy naprakésszé tegyék a közös jogszabályi keretet annak érdekében, hogy minden úthasználó tekintetében egységes hatályt biztosítsanak, különös tekintettel az uniós jelentőségű közúti infrastruktúra – úgymint a TEN-T közúthálózat, az autópályák és a jelentős nemzetközi forgalmat bonyolító nemzeti közutak – távolságalapú használatához kapcsolódó uniós szintű díjfizetési rendszerre.

1.3. A közlekedési ágazat alapvető szerepet játszik az Unió mobilitásának és társadalmi-gazdasági fejlődésének biztosításában, és az EGSZB szerint ahhoz, hogy válaszolni lehessen a növekedés és a fenntarthatóság kihívásaira, optimalizálni kell a közlekedési infrastruktúrahálózatot: az infrastrukturális beruházások elengedhetetlenek a növekedés és a foglalkoztatás szempontjából, mivel az infrastruktúrára fordított kiadások 1 %-os növekedése ugyanabban az évben 0,4 %-os növekedést, négy év elteltével pedig 1,5 %-os növekedést eredményez ⁽¹⁾.

1.4. Az EGSZB aggályosnak tartja, hogy „bár a becslések szerint a közlekedési infrastruktúra igényei európai szinten mintegy évi 130 milliárd EUR-t tesznek ki, az EU-ban az átlagos beruházási szint a válság kezdete óta jóval 100 milliárd EUR alatt van” ⁽²⁾. A transzeurópai közlekedési hálózat 2013-ban létrehozott új uniós fejlesztési kerete ⁽³⁾ és az uniós

⁽¹⁾ IMF, Világgazdasági kilátások, 2014/10.

⁽²⁾ ITF (2015), *ITF Transport Outlook* [ITF közlekedési kilátások], 2015, OECD Publishing, Párizs.

⁽³⁾ Az EP és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013.12.11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

strukturális alapokból támogatott beavatkozások⁽⁴⁾ ellenére csökkentek az Unióban a közúti infrastruktúra karbantartására fordított kiadások. A 2021–2027-es többéves pénzügyi keret aligha növeli a szükséges forrásokat.

1.5. Az EGSZB szerint elengedhetetlen, hogy a közúti infrastruktúra használatából származó bevételeket a következő célokra fordítsák: az infrastruktúra használatával kapcsolatos bevételeket a közúti infrastruktúra építési, fejlesztési, üzemeltetési és karbantartási költségeinek fedezésére, a külső költségekhez kapcsolódó bevételeket pedig a közúti közlekedés kedvezőtlen hatásainak mérséklésére és a szolgáltatások alternatív infrastruktúrák, innovatív forgalomirányítási rendszerek, automatizált vezetés, villamosítás, különösen gyors töltőállomások és alternatív energiarendszerek útján történő javítására kell fordítani.

1.6. Az EGSZB szerint az így szerzett többletbevételek – amelyek az Európai Bizottság által választott megoldásban éves szinten elérhetik a 10 milliárd eurót⁽⁵⁾, 20 milliárd eurót tehetnek ki az összes nehézgépjárműre történő kötelező alkalmazás esetén, illetve még többet, ha azt kiterjesztik a könnyűgépjárművekre is – jelentős ösztönzést adhatnak a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításához és működéséhez, ideértve annak technológiai vetületeit is. Az infrastruktúra finanszírozásához nyújtott állami hozzájárulás azonban továbbra is kiemelkedően fontos marad.

1.7. Az EGSZB szerint az euomatricáról szóló jogszabály felülvizsgálata lehetőséget kínál közös és harmonizált előírások megállapítására és az említett jogszabály megfelelő alkalmazásának nyomon követésére és javítására azáltal, hogy annak keretében létrehoznak egy külön uniós nyilvántartást és a tagállamoktól lényeges információkat gyűjtenek.

1.8. Az EGSZB alapvetően fontosnak tartja, hogy a közlekedési belső piacon ne alkalmazzanak megkülönböztetett gyakorlatokat, és kéri az Európai Bizottságot, hogy tegyen intézkedéseket az uniós jogszabályi keretnek való teljeskörű megfelelés haladéktalan biztosítása érdekében: kiváltképpen azért, hogy a rendszeres és/vagy nemzeti felhasználókra vonatkozó díjak és a nekik nyújtott kedvezmények ne jelentsenek megkülönböztetést az alkalmi és/vagy nemzeti felhasználókkal szemben.

1.9. Az EGSZB nagyon aggasztónak találja továbbá az éghajlatváltozás hatásait és a környezetmegőrzés és -védelem mértékét, valamint a közlekedés észszerű kihasználásával kapcsolatban az egészséggel és a szociális jóléttel kapcsolatos valamennyi szempontot: ahogy korábban már hangsúlyoztuk, „A közlekedés tekintetében az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak az 1990-es kibocsátási szintekhez képest 60 %-kal való csökkentése továbbra is rendkívül ambiciózus célkitűzés marad, amihez komoly erőfeszítésekre van szükség”⁽⁶⁾.

1.10. Az EGSZB megismétli, hogy „a felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvét rugalmasan kellene alkalmazni a peremterületeken és a távoli vidéki, hegyvidéki és szigeti területeken, elkerülendő a költségekkel fordítottan arányos hatásokat, valamint biztosítandó, hogy az elv továbbra is sikeresen befolyásolja a közlekedésszervezéssel kapcsolatos döntéseket, megszüntetve ugyanakkor a különféle közlekedési módok közti esetleges tisztességtelen versenyt (TEN/582 – „A COP21 következtetéseinek hatása az európai közlekedéspolitikára”).

1.11. Az EGSZB elengedhetlenül fontosnak tartja továbbá, hogy két évvel a hatálybalépést követően megvizsgálják az irányelv hatásait, különösen az új beruházásokból fakadó előnyök és a szállítási költségek szempontjából, hogy elkerülhető legyen az európai iparágak globális versenyképességének romlása.

1.12. Az EGSZB úgy véli, hogy az új díjfizetési keret átláthatósága és egyértelműsége tekintetében különös figyelmet kell fordítani arra, hogy az intézkedések elfogadhatók legyenek a felhasználók, a fogyasztók és általában a polgárok számára, biztosítva – többek között az autópályákon elhelyezett többnyelvű táblákkal – a felhasználók azonnali, egyértelmű és objektív tájékoztatását, a beszedett összegek elszámolását, tisztességes elosztását és felhasználását, illetve a túlzott díjak és a kettős díjfizetés elkerülését, továbbá két összegző mutató alkalmazását az útminőség, a zsúfoltság mértéke és az infrastruktúra kilométerenkénti kibocsátásmegtakarítása vonatkozásában.

⁽⁴⁾ 2014–15 folyamán az uniós intézmények által a TEN-T központi és általános hálózati infrastruktúrára a saját pénzügyi forrásokból fordított teljes beruházás (vagyis a TEN-T/CEF, az FESR/FC és az EBB finanszírozása) 30,67 milliárd EUR volt a 28 tagállamban.

⁽⁵⁾ Impact assessment for the Eurovignette Directive [Az euomatrica-irányelv hatásvizsgálata].

⁽⁶⁾ HL C 303., 2016.8.19., 10. o.

1.13. Az EGSZB szerint az új jogszabályok alkalmazása révén keletkező bevételek közlekedési ágazaton belüli beruházások közötti, fent említettek szerinti elosztása több mint félmillió munkavállaló számára teremthet újabb munkahelyeket.

1.14. Az EGSZB véleménye szerint az Európai Bizottságnak nyomon kell követnie és meg kell erősítenie az új jogszabályok megfelelő és egységes alkalmazására szolgáló eszközöket – ideértve a külső költségek mértékének tudományos alapokon történő rendszeres ellenőrzését és az elfogadott díjfizetési rendszerek és a járművek tényleges kibocsátása közötti tényleges megfelelést, mivel ez jelenleg nem a legjobb teljesítményű járművek számára előnyös –, továbbá részletes éves jelentést kell készítenie a módosított irányelv végrehajtása terén elért eredményekről, amelyet továbbítania kell az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, valamint a Régiók Bizottságának és az EGSZB-nek is.

2. Bevezetés

2.1. A közlekedés az egységes európai térség alapvető pillére, és lehetővé teszi a polgárok, a munkavállalók, az áruk és a szolgáltatások Unión belüli szabad mozgását: a közlekedési hálózatok hatékonysága és minősége közvetlenül hat a fenntartható fejlődésre, az életszínvonalra, a foglalkoztatás színvonalára és Európa versenyképességére.

2.2. Az uniós közúti közlekedési ágazat közvetlenül 5 millió személyt foglalkoztat és az uniós GDP csaknem 2 %-át adja, továbbá az ágazatban 344 000 közúti személyszállítási vállalkozás és több mint 560 000 közúti teherszállítási vállalkozás működik ⁽⁷⁾, vagyis az ágazat jelentősen hozzájárul a növekedéshez és a foglalkoztatáshoz az EU-ban, következésképpen proaktív szakpolitikákat tesz szükségessé.

2.3. A közlekedés a légszennyezés legfőbb oka, és ma Európa üvegházhatásúgáz-kibocsátásának egynegyede innen származik; a közúti közlekedés okozta kibocsátások kb. egynegyede a tehergépjárművekre és az autóbuszokra vezethető vissza, és ez az arány 2010 és 2030 között várhatóan kb. 10 %-kal növekszik (*Unió tendenciák az energia, a közlekedés és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás terén 2050-ig – 2016-os referencia-forgatókönyv*). Az Európai Bizottság első lépésben két javaslatra összpontosított: az egyik az említett járművek szén-dioxid-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának tanúsítására irányul, a másik pedig a tanúsítványban szereplő adatok ellenőrzéséről és bejelentéséről szól.

2.4. Az elfogadott stratégia – amelyről az EGSZB már véleményt nyilvánított ⁽⁸⁾ – egy olyan alacsony kibocsátással járó mobilitás ütemtervét tartalmazta, amely ezt az átalakulást az éghajlatváltozásról szóló Párizsi Megállapodásban foglalt célkitűzések fényében is előmozdítja.

2.5. A stratégia három célkitűzést jelöl meg: hatékonyabb közlekedési rendszer biztosítása, a közlekedési ágazatban az alacsony szén-dioxid-kibocsátású alternatív energiaforrások előmozdítása, az alacsony/nulla kibocsátású járművek támogatása.

2.6. Az alkalmazási kör elsősorban a közúti közlekedésre terjed ki, amely a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás több mint 70 %-áért és a légszennyezés jelentős hányadáért felel, bár ehhez a többi közlekedési szektornak is hozzá kell járulnia.

2.7. Az energiaköltségek és a kibocsátás mértéke szempontjából hatékonyabb közlekedés akkor valósulhat meg, ha megfelelőek az árjelzések, és ha figyelembe veszik az externáliákat: e tekintetben az EGSZB a kilométerben számított, ténylegesen megtett távolságon alapuló úthasználatidő-rendszerek létrehozását támogatja, hogy jobban tükröződjön „a szennyező fizet” és „a felhasználó fizet” elve.

2.8. „A szennyező fizet” és „a felhasználó fizet” elvének tágabb alkalmazásával négy probléma kezelendő, amelyek megoldása a „tisztességes és hatékony útdíjakban” keresendő:

— a közúti közlekedésből származik az uniós CO₂-kibocsátás 17 %-a, és az alacsony/nulla kibocsátású járművek használata önmagában nem biztosítja a 2030-ra kitűzött éghajlati és energetikai célok elérését,

⁽⁷⁾ EU Transport in figures [Az Európai Unió közlekedése számokban], Európai Bizottság, 2016., Eurostat-adatok alapján.

⁽⁸⁾ HL C 383., 2015.11.17., 84. o.

- romlik a közösségi közutak minősége, mivel kevesebb az infrastrukturális beruházás, és halogatják a karbantartást, figyelmen kívül hagyva a hosszú távú gazdasági hatásokat,
- egyes tagállamok ideiglenes útdíjakat (matrica) vezettek be, amelyek megkülönböztetik az alkalmi külföldi úthasználókat,
- a közúti járművek által előidézett légszennyezés és torlódás jelentős költségeket ró a társadalomra.

2.9. A **gazdasági hatásvizsgálatok** jelentős eltéréseket mutatnak a közlekedés felhasználóit, illetve a hatóságokat és üzemeltetőket érintő költségnövekedések között, amelyeket a bevételek növekedése, illetve a torlódás okozta költségek és más externáliák csökkenése ellensúlyoz, ugyanakkor azonosítani kell az elosztással kapcsolatos lehetséges kedvezőtlen hatásokat és a magasabb költségek miatt a kkv-kat érintő hatásokat⁽⁹⁾.

2.10. A digitális technológiák növelni tudják a közlekedés biztonságát, hatékonyságát és inkluzivitását, mivel lehetővé teszik a háztól házig tartó, zökkenőmentes mobilitást, az integrált logisztikát és a hozzáadott értékkel rendelkező szolgáltatásokat, ugyanakkor a transzeurópai multimodális közlekedési hálózat fejlesztésének szerves részeként valamennyi közlekedési módban elterjedhetnek az intelligens közlekedési rendszerek.

2.11. Az alacsony kibocsátású közlekedésre vonatkozó európai szintű intézkedések mindenképpen erőteljes **hatást** gyakorolnak a közlekedési infrastruktúrákkal behálózott **regionális területekre**, ami közvetlen következményekkel jár az energetikai, területi, környezeti és közlekedési tervezésre nézve, továbbá jelentős hatást gyakorol a gazdaságra és a foglalkoztatásra.

2.12. Az **ilyen intézkedések felhasználók, fogyasztók és általában a polgárok által történő elfogadása** érdekében fokozottabban kell törekedni az átláthatóságra és az egyértelműsége, hogy megteremthető legyen az alacsony kibocsátású és a nulla kibocsátású járművek piaca: tenni kellene annak érdekében, hogy – a személygépjárművek címkézése révén – javuljon a fogyasztói tájékoztatás, és támogatást kellene biztosítani a közbeszerzési szabályok alkalmazása révén. Ezzel párhuzamosan intézkedéseket kell hozni az új díjfizetési keret átláthatósága tekintetében, biztosítva a felhasználók azonnali, egyértelmű és objektív tájékoztatását, a realizált bevételek elszámolását és tisztességes elosztását, továbbá a túlzott díjak és a kettős díjfizetés elkerülését.

3. Az **európai bizottsági** javaslatok összefoglalása

3.1. Az Európai Bizottság javaslataiban a díjfizetés a közúti infrastruktúrára vonatkozik, arányos a megtett távolsággal – kizárva az egyes uniós országokban jelenleg alkalmazott átalányalapú rendszereket –, az összes gépjárműtípusra – nem pusztán az árufuvarozásra szolgáló nehézgépjárművekre, hanem a távolsági buszokra, az autóbuszokra, a kisteherautókra és a személygépjárművekre is –, következképpen a teher- és személyszállításra egyaránt kiterjed, az útdíj összege pedig az „esetleges szennyezés” és az infrastruktúra kihasználásának arányában változik. A jogszabályi módosítások konkrétan az alábbiakat érintik:

- az útdíjakra és a használati díjakra vonatkozó rendelkezések, amelyek nem csupán a 3,5 tonnát meghaladó tömegű, hanem valamennyi járműre vonatkoznak: az irányelv rendelkezéseinek naprakésszé tétele és hatályának 2020. január 1-jétől valamennyi nehézgépjárműre és – a mentességek eltörlésével – valamennyi könnyűgépjárműre történő kiterjesztése, a külső költségekre kivetett díjak plafonjának megállapítása, továbbá a meghatározásukra vonatkozó követelmények egyszerűsítése,
- az időalapú díjak – a nehézgépjárművek esetében 2023. december 31-ig, a könnyűgépjárművek esetében pedig 2027. december 31-ig való – fokozatos megszüntetése, valamint egy új, távolság alapú díjfizetési rendszer és egy ehhez kapcsolódó, a díjak megállapításával kapcsolatos költségszámítási és -értékelési módszer bevezetése,
- a nehézgépjárművek esetében CO₂-kibocsátás szerint változó infrastruktúra-használati díjak megállapítása, valamint a jelenleg az Euro kibocsátási osztályok szerint változó díjak 2022. január 1-jétől való fokozatos megszüntetése,

⁽⁹⁾ *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC)* [Alátámasztó tanulmány az 1999/62/EK euromatrica-irányelv felülvizsgálatát kísérő hatásvizsgálathoz] – A tanulmányra vonatkozó szerződés száma: MOVE/A3/119-2013 – 05.2017.

- könnyűgépjárművekre vonatkozó kiegészítő intézkedések bevezetése a települések közötti torlódás és az összes járműtípus szennyező anyag- és CO₂-kibocsátásának tekintetében,
- a nehézgépjárművek esetében a külső költségekre kötelezően kivetendő díjak 2021. január 1-jétől való bevezetése az úthálózatnak legalább egy részén.

3.2. A „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elvvel összhangban az 1999/62/EK irányelv hatályának kiterjesztése elő fogja segíteni az autóbuszok és távolsági buszok infrastruktúra-használati díjak fizetése alóli jelenlegi mentesítése által okozott versenytorzulás csökkenését.

3.3. Egy további javaslatban foglalt módosítás 5 egymást követő év alatt, 5. szakaszban (amelyek mindegyike a jelenlegi minimumértékek 20 %-át tenné ki) fokozatosan nullára csökkentené a nehézgépjárművekre vonatkozó gépjárműadók minimumértékét.

4. Általános megjegyzések

4.1. Az EGSZB úgy véli, hogy egy olyan tisztességes, átlátható, megkülönböztetéstől és bürokráciától mentes úthasználati díj-fizetési rendszer uniós szintű bevezetése, amely arányban áll a kamionok, autóbuszok és személygépjárművek úthasználatával és az általuk előidézett, tudományosan mérhető külső költségekkel, a külső költségek plafonjának meghatározása mellett nem sérti a díjfizetési rendszerek egységességét, valamint összhangban van „a felhasználó fizet” és „a szennyező fizet” elvvel, kedvezően hatna a közúti infrastruktúra romlása, a forgalmi torlódások és a szennyezés elleni küzdelemre.

4.2. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy újra kell értékelni, módosítani kell és meg kell erősíteni az uniós szabályok egységes alkalmazását egy olyan közös jogszabályi keret létrehozása érdekében, amely a közúti közlekedési ágazatban valamennyi úthasználó számára egységes feltételeket biztosít: az irányelv egy olyan eszköz, amely jelentős mozgásteret biztosít az eltérő alkalmazási módok számára, és az EGSZB szerint a hároméves alkalmazást követő felülvizsgálat alapján mérlegelni kell, hogy esetleg szükség van-e egy egységes alkalmazást biztosító, kötelezőbb érvényű jogalkotási eszköz alkalmazására.

4.3. Az EGSZB határozottan ajánlja, hogy a közös díjrendszer egyértelmű, átlátható, egyszerű, ellenőrizhető és közérthető legyen, és az egyes felhasználók közjóhoz való hozzájárulásának nagyobb társadalmi elfogadottsága érdekében akár az elektronikus vagy papír alapú elismervényen, akár az autópályán elhelyezett táblákon világosan tüntessék fel, hogy mire fordítják majd az így befolyt összegeket.

4.4. A szabályok további összehangolása és az uniós jelentőségű közúti infrastruktúra – úgymint a TEN-T közúthálózat, az autópályák és a jelentős nemzetközi forgalmat bonyolító nemzeti közutak – használatához kapcsolódó úthasználati díj-fizetési rendszer uniós szintű közös jogi keretének létrehozása elengedhetetlen a közúti közlekedés valódi uniós egységes piacának megkülönböztetéstől és versenytorzulástól mentes megvalósítása szempontjából.

4.5. A díjfizetési rendszerek eltérő hatással vannak a központi és a legkülső régiókra: a nagy forgalmú központi régiókat több kedvezőtlen hatás éri, mint a legkülső régiókat, ugyanakkor az utóbbiak a központi régiókhoz képest jóval kisebb, környezeti hatáshoz kapcsolódó díjkompenzációban és kevesebb infrastrukturális finanszírozásban részesülnek. Az EGSZB úgy véli, hogy a strukturális és a környezetvédelmi alapoknak és az EBB-nek be kell avatkoznia a kiegyensúlyozott fejlődés biztosítása érdekében.

4.6. Az akár matricát, akár úthasználati díjat alkalmazó díjrendszerek harmonizációjának hiánya összefügg azzal is, hogy különféle, gyakran nem átjárható útdíjfizetési modelleken alapuló, eltérő beszedési technológiákat használnak, ami további adminisztratív terheket és költségeket ró a közlekedési és a logisztikai vállalkozásokra, ugyanakkor növekszik az innovatív közúti közlekedés és az új, intelligens infrastruktúrák fejlesztése iránti igény, ideértve az automatizált vezetést, az új üzemanyagok bevezetését és a forgalomáramlást biztosítani képes meglévő hálózatok megfelelő karbantartását is.

4.7. Az EGSZB szerint a nemzeti közlekedési hálózatok – akár műholdas technológia révén biztosított – jobb funkcionális átjárhatósága érdekében megfelelő beruházásokra van szükség a meglévő és a jövőbeli infrastruktúrákba, és meg kell könnyíteni a teljes egységes piacoz való hozzáférésüket, előmozdítva az intelligens logisztikai⁽¹⁰⁾ és IKT megoldások fokozott alkalmazását annak érdekében, hogy az intelligens közlekedési rendszer szélesebb körű használata révén javítsák a közúti biztonságot és növeljék a rendszer általános hatékonyságát, valamint egész Európában biztosítsák a hatékonyabb, jobban összekapcsolt, korszerű és fenntartható közúti közlekedési hálózatokat. Arra kell törekedni, hogy 2019-től beszereljék a járművekbe az uniós szinten egyedülként átjárható fedélzeti egységeket – lásd a közlekedés digitalizációjára vonatkozó stratégiát.

4.8. Az EGSZB szerint a közúti infrastruktúrát érintő beruházások hiánya és a karbantartás elégtelen szintje miatt a közúti infrastruktúra finanszírozása során elengedhetetlen „a felhasználó fizet” és „a szennyező fizet” elv alkalmazása, azzal a feltétellel, hogy

- az infrastruktúra-használati díjból származó bevételeket az adott közúti infrastruktúrára, míg
- a külső költségekre kivetett díjakból származó bevételeket a közúti közlekedés kedvezőtlen hatásainak enyhítésére fordítják, ideértve az alternatív infrastruktúra megépítését, alternatív üzemanyagok bevezetését, az alternatív vezetési rendszereket, az alternatív közlekedési és energiaellátási módokat, valamint a transzeurópai közlekedési hálózatok támogatását,
- ennek megfelelően módosítják az irányelv 9. cikkét.

4.9. Az EGSZB szerint a beruházások a közúti közlekedés CO₂-kibocsátási szintjének csökkentése szempontjából ugyancsak fontosak (lásd a 2.12. pontot), mivel a kibocsátás jelentős hatással van a környezet minőségére és a GDP 1,8–2,4 %-át kitevő külső költségekre. A CO₂-kibocsátások csökkentését illetően integrált megközelítést szorgalmaz: az uniós gépjárműpiacon forgalomba kerülő új nehézgépjárművek kibocsátására vonatkozó határértékek megállapítása a díjfizetéshez képest eredményesebb eszköz a kibocsátás csökkentésére, a kitűzött célok eléréséhez azonban nem elegendő.

4.10. Tekintettel arra, hogy a forgalmi torlódások a városi térségeken belül és kívül egyaránt folyamatos problémát jelentenek, a felhasználókat eleve terhelő kiegészítő költségek kiküszöbölése érdekében uniós pénzügyi támogatást kell nyújtani a fejlett forgalomirányítási rendszerek és a hatékony műholdas logisztikai folyamatok számára. Az ilyen intézkedések önkéntes elfogadásából származó bevételeket mindenesetre közvetlenül a semleges hatású alternatív megoldások finanszírozására kell fordítani.

4.11. Népszerűsíteni kell a közösségi közlekedést, és útdíjakat kell meghatározni ennek a célnak a tiszteletben tartása és teljesítése érdekében, „a felhasználó fizet” és „a szennyező fizet” elv tekintetében egyaránt.

5. Részletes megjegyzések

5.1. Az EGSZB támogatja az európai útdíjszedési szolgáltatás célkitűzését, mely „egyetlen szerződéshez és számlázáshoz kapcsolt interoperábilis fedélzeti eszközt” szorgalmaz az egész EU-ban, ami egységes piacot teremtené és biztosítaná, hogy a kereskedelmi célú közúti szállítási szolgáltatók egyetlen beszállítóval, egyetlen szerződéssel és egyetlen számlával rendelkezzenek.

5.2. A Brenner-hágó esetében az alternatív infrastruktúráknak az irányelvben meghatározott elvekkel és korlátozásokkal összhangban történő létrehozása céljából megnövelt díjfizetés hasznos tapasztalatnak bizonyul, és azt a helyi lakosság is elfogadja. Az EGSZB ezért üdvözlendőnek tartaná, ha e lehetőséget más érzékeny területekre is ki lehetne terjeszteni.

5.3. Hosszú vitákat és elemzést követően a nehézgépjárművek tekintetében meghatározott, 7. cikk szerinti kedvezmények az EGSZB szerint tisztességesek és megkülönböztetéstől mentesek, és ezeket hasonlóképpen a könnyűgépjárművekre is ki lehetne terjeszteni, csökkentve az egyes országokban jelenleg fennálló, alkalmi/külföldi felhasználók és rendszeres/nemzeti felhasználók közötti egyenlőtlenségeket. A 7. cikket ezért a fentiek szerint módosítani kell.

5.4. Az EGSZB az egyes járműkategóriák tekintetében – pl. az Euro V és az Euro VI kategóriájú tehergépjárművek esetében – meghatározott, külső költségekre kivetett díjakat összehasonlítva indokolatlannak tartja a kevésbé szennyező járművek jelentős mértékű szankcionálását. Az EGSZB az irányelv mellékleteiben meghatározott, külső költségekre kivetett díjak felülvizsgálatát szorgalmazza az alacsonyabb kibocsátású járművek javára. A nulla kibocsátású járművek esetében helyénvaló az infrastruktúra-használati díjakat ideiglenesen csökkenteni.

⁽¹⁰⁾ COM(2016) 766 final.

5.5. Az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy rendszeresen frissítse a díjak **tudományos** értékelését, a helyi feltételekre is kiterjedő módon, figyelembe véve a helyi sajátosságokat, elkerülve azonban a hiteles tudományos érvekkel nem indokolható megkülönböztetéseket.

Kelt Brüsszelben, 2017. október 18-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Georges DASSIS
