



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.5.14.
COM(2012) 199 final

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

**a könnyű személygépjárművekre kivetett nemzeti közúti infrastruktúrahasználati díj
alkalmazásáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

a könnyű személygépjárművekre kivetett nemzeti közúti infrastruktúrahasználati díj alkalmazásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. BEVEZETÉS

A közlekedésről szóló fehér könyvben¹ ismertetett európai uniós közlekedéspolitika általános célja *„annak elősegítése, hogy olyan közlekedési rendszer jöjjön létre, amely hozzájárul a gazdasági fejlődéshez, növeli a versenyképességet, magas színvonalú mobilitási szolgáltatásokat nyújt, és emellett az erőforrásokat is hatékonyabban használja fel.”* A gyakorlatban a közlekedési rendszer igénybevevőinek egyebek mellett jobban ki kell használniuk az infrastruktúrát, és csökkenteniük kell az ezzel járó káros környezeti hatást. A „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvén alapuló helyes árképzés egyike azoknak az eszközöknek, amelyekkel a közlekedést igénybe vevőkben tudatosítható, hogy mobilitási választásaiknak mi a hatása. Egy, a fehér könyv céljainak elérését előmozdító, korszerű útdíjrendszertől elvárható, hogy:

- előmozdítsa a közlekedési módok közötti tisztességes versenyt azáltal, hogy az infrastrukturális költségeket tisztességes és átlátható mechanizmusok révén terheli az úthasználókra (a „felhasználó fizet” elve);
- az úthasználókat állampolgárságuk vagy lakóhelyük alapján semmilyen – közvetlen vagy közvetett – megkülönböztetésnek ne tegye ki;
- előmozdítsa a fenntartható fejlődés elveinek érvényre jutását azáltal, hogy az általában a társadalom egészére háruló – például a szennyezőanyag-kibocsátásból, a zajterhelésből, a torlódásokból, a balesetekből stb. adódó – külső költségeket harmonizált, átlátható mechanizmusok révén az úthasználókra terheli (a „szennyező fizet” elve), valamint
- hozzájáruljon egy színvonalas infrastruktúra finanszírozásához.

A fehér könyvben a Bizottság kifejezi azon szándékát, hogy olyan kötelező intézkedésekre tegyen javaslatot, amelyekkel 2020-ra internalizálhatók a közlekedés főbb külső költségei, beleértve a zajterhelés, a helyi környezetszennyezés és a torlódások költségeit is. Ehhez egyebek mellett át kell alakítani az útdíjak szerkezetét. A tervek szerint ez két szakaszban történne. A 2016-ig tartó első szakaszban bevezetésre kerülne a nehéz tehergépjárművek kötelező infrastruktúra-használati díja. A külső költségek majdani internalizálásának szilárd megalapozásához szükséges kötelező infrastruktúra-használati díjat az Európai Unió egészében harmonizálni kell a díjszerkezetet, a költségelemeket, a beszedési módot és a bevételek célokhoz rendelését illetően. Ezenkívül értékelni kell a gépkocsikra alkalmazott

¹ A Bizottság fehér könyve – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144.

meglévő útdíjrendszereknek az uniós szerződésekkel való összeegyeztethetőségét, és iránymutatásokat kell kidolgozni a külső költségeknek valamennyi járműre kiterjedő internalizálásához. A fehér könyv a második, 2016-tól 2020-ig tartó szakaszban a nehéz tehergépjárművek esetében – az infrastrukturális (a fizikai elhasználódásból adódó) költségek kötelező megtérítésén felül – a külső költségek teljes körű és kötelező internalizálását tervezi, esetlegesen valamennyi járműre kiterjesztve azt.

A több mint 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű nehéz tehergépjárművekre kivetett úthasználati díjakat illetően a másodlagos uniós jogban is találunk rendelkezéseket², ám a könnyű személygépjárművekre³, a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű könnyű haszongépjárművekre és az autóbuszokra kivetett díjakra nézve csak az Európai Unió működéséről szóló szerződésből közvetlenül eredő szabályozás az irányadó. A tagállamok általában ugyanazt a díjrendszert és ugyanazokat a díjtételeket⁴ alkalmazzák a szállítás céljára – ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlára – használt könnyű haszongépjárművekre, mint a könnyű személygépjárművekre, hiszen e járműtípusok között nincs jelentős különbség az infrastruktúra-használat átlagos módja és a díjrendszer működtetésével járó igazgatási költségek tekintetében. Az e közleményben foglaltak a könnyű haszongépjárművekre is alkalmazhatók, ám a közlemény nem azzal az igénnyel készült, hogy kiterjten a haszongépjármű-forgalomra kivetett úthasználati díjak valamennyi lehetséges vetületére. A közleménynek az autóbuszok sem képezik tárgyát. E járművekre rendszerint ugyanazok a díjrendszerek vonatkoznak, mint a nehéz tehergépjárművekre.

Ez a közlemény – a fehér könyvben ismertetett tágabb útdíj-stratégia részeként – annak egyértelműsítésére szolgál, hogy a megkülönböztetésmentességnek és az arányosságnak a Szerződésben rögzített alapelve a Bizottság értelmezése szerint hogyan alkalmazandó egy, a könnyű személygépjárművekre vonatkozó matricarendszerre. A közlemény továbbá egy ilyen matricarendszer alkalmazásához is iránymutatással szolgál.

A közlemény nem keletkeztet új jogi rendelkezéseket. Az uniós jog kötelező erejű értelmezése végső soron az Európai Bíróság előjoga.

2. MEGLÉVŐ DÍJRENDSZEREK

Mivel ennek a területnek nincs uniós szabályozása, a tagállamok – elvben – szabadon szervezhetik meg a könnyű személygépjárművek közötti infrastruktúrahazsnálatának nemzeti díjrendszerét (matricarendszert). A tagállamok tehát megállapíthatják a szóban forgó rendszerre irányadó szabályokat, feltéve, hogy ezek a nemzeti intézkedések tiszteletben tartják az uniós szerződések alapelveit, így különösen az állampolgárság szerinti megkülönböztetéstől való mentesség elvét és az arányosság elvét.

A Bizottságnak azonban olyan esetek jutottak a tudomására, amelyek arra utalnak, hogy ezeket az elveket nem mindig tartják be. A szubszidiaritás elvének megfelelően a Bizottság nem tervezi, hogy idevonatkozó jogalkotási javaslatot terjeszt elő. Másfelől azonban úgy véli, hogy itt az ideje az EUMSZ értelmében és a Bíróság ítélkezési gyakorlata nyomán

² Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK módosított irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (közkeletű nevén az Euomatrix-irányelv).

³ Legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű, többnyire magáncélra használatos személygépkocsik, motorkerékpárok és egyéb gépjárművek.

⁴ Az egyetlen kivétel Románia, ott ugyanis a könnyű tehergépjárművekre más matrica-díjtételek vonatkoznak.

körülhatárolni és egyértelműsíteni a vonatkozó uniós szabályozást. Az Európai Unióról szóló szerződés 17. cikke szerinti kötelességeinek és feladatainak megfelelően a Bizottság szerepkörébe tartozik, hogy Európa és az európai polgárok érdekét szolgálva gondoskodjék ezen alapelvek érvényre jutásáról.

Azzal, hogy ezt a közleményt kiadja, a Bizottság azon uniós rendelkezések átláthatóbbá tételére és egyértelműsítésére törekszik, amelyeket kötelessége betartatni. A Bizottság támpontot kínál a tagállamoknak azáltal, hogy keretet jelöl ki egy olyan matricarendszer kialakításához, amely biztosítja az uniós jog alapelveinek érvényesülését.

Mostanáig hét uniós tagállam élt azzal a lehetőséggel, hogy matricarendszert vezessen be a könnyű személygépjárművek esetében⁵. A tagállamoknak a könnyű személygépjárművekre alkalmazott díjrendszerei jelenleg igen változatos képet mutatnak. Egyes tagállamok eszköztára különböző adónemekből (tűzelőanyag- és gépjárműadókból) áll. Másutt tarkább a kép: az adókat úthasználati díjak egészítik ki, amelyek az infrastruktúra költségeit hivatottak megtéríteni az autópályák igénybevevőivel. Az úthasználati díjak egyik fajtája az időalapú díj (matrica), melyet többnyire az elsődleges úthálózat egésze után kell leróni, másik fajtája pedig a távolságalapú díj (áthaladási díj), melyet meghatározott – jellemzően fizetőkapukkal ellátott – útszakaszok használatáért kell fizetni.

Az országos matrica megváltása a főúthálózat bizonyos időszakon belüli igénybevételére jogosít az adott könnyű személygépjárművel. A Bizottsághoz nagy számban beérkező panaszok azonban arra utalnak, hogy kellő átgondoltság hiányában a könnyű személygépjárművekre alkalmazott matricarendszerek a forgalom szabad áramlásának akadályozásával – különösen határvidékeken – gyakorlati problémákat idézhetnek elő, és nem megfelelő jogérvényesítési gyakorlatokhoz vezethetnek. Ezenkívül az alkalmi úthasználók – főként a más tagállamokból érkező autósok – hátrányos megkülönböztetésének kockázatával is járhatnak, előfordul ugyanis, hogy nem kapható az ilyen autósok igényeinek megfelelő, rövidebb időre szóló matrica, vagy ha mégis, olyan áron, amely jóval magasabb napi díjnak felel meg, mint a belföldi úthasználók által többnyire vásárolt éves matrica. Ez aránytalan intézkedésnek tekinthető.

A matricarendszereket tagállamonként más-más módon alkalmazzák, ez pedig hiányosságokhoz vezethet. A könnyű személygépjárművekre kivetett áthaladási díj esetében viszont ezek a problémák nem fordulnak elő, hiszen a díj ekkor a távolsággal arányos és az infrastruktúra-használathoz szorosan kapcsolódik, vagyis kivetése kevésbé ad alkalmat a diszkriminációra. Az elektronikus díjfizetési rendszerekkel pedig megoldható, hogy a forgalom folyamatosan áramoljon, anélkül, hogy az úthasználóknak a fizetőkapuknál meg kellene állniuk.

A könnyű személygépjárművekre alkalmazott európai uniós matricarendszerek alapos elemzése⁶ nyomán a Bizottság úgy döntött, hogy kiadja ezt a közleményt, segítségképpen azon tagállamoknak, amelyek a könnyű személygépjárművek esetében új matricarendszer

⁵ Hét uniós tagállamban – Ausztriában, Bulgáriában, a Cseh Köztársaságban, Magyarországon, Szlovákiában, Szlovéniában és Romániában – alkalmaznak matricarendszert a könnyű személygépjárművekre. Ezenkívül egyes tagállamok (például Belgium) ilyen rendszer bevezetését tervezik.

⁶ Lásd még: „Assessment of Vignette Systems for Private Vehicles applied in Member States” (Booz & Co, 2010) és „Study on Impacts of application of the Vignette systems to Private Vehicles” (Booz & Co, 2012) http://ec.europa.eu/transport/road/road_charging/charging_private_vehicles_en.htm.

bevezetésére vagy meglévő rendszerük továbbfejlesztésére készülnek, az uniós alapelvek betartásával.

3. A UNIÓS SZERZŐDÉSEKBEN FOGLALT ALAPELVEK

Az uniós jog alapelvein belül esetünkben kiemelt fontosságot kap az állampolgárság szerinti megkülönböztetéstől való mentesség elve és az arányosság elve.

3.1. Az állampolgárság szerinti megkülönböztetéstől való mentesség

Noha nincs olyan uniós szabályozás, amely külön rendelkezne a személygépkocsikra kivetett díjakról, az ilyen járművekre matricarendszert bevezető tagállamoknak be kell tartaniuk az Európai Unió működéséről szóló szerződés rendelkezéseit. Az EUMSZ 18. cikke tiltja az uniós polgároknak bármilyen, állampolgárság alapján történő megkülönböztetését, amikor a következőképpen rendelkezik: *„A Szerződések alkalmazási körében és az azokban foglalt különös rendelkezések sérelme nélkül, tilos az állampolgárság alapján történő bármely megkülönböztetés. Az Európai Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében az ilyen megkülönböztetés tilalmára vonatkozó szabályokat fogadhat el.”* A Bíróság ítélkezési gyakorlata⁷ értelmében a Szerződés 18. cikke minden olyan bánásmódbeli eltérést is tilt, amely nem kapcsolódik kifejezetten az állampolgársághoz, ám más megkülönböztető ismérvek alkalmazásával ugyanahhoz az eredményhez (állampolgárság alapján történő megkülönböztetéshez) vezet. Mivel a Szerződés nem rendelkezik külön az egyéni közlekedésről, ennek megfelelően minden, a könnyű személygépjárművekre vonatkozó matricarendszert az EUMSZ 18. cikkére való figyelemmel kell értékelni.

3.2. Arányosság

Egy tagállami matricarendszer mindenképpen hátrányos a többi tagállam polgáira nézve, ha az ország úthálózatát csupán alkalmoszerűen igénybe vevő nem belföldi autósokat azzal sújtja, hogy a közúti infrastruktúra rövid távú vagy tranzitszerű igénybevételére nem állapít meg külön díjat.

Egy nemzeti intézkedés akkor is megvalósíthat hátrányos megkülönböztetést, ha egyformán vonatkozik a belföldi és a nem belföldi állampolgárokra, illetve illetőségűekre (közvetett megkülönböztetés). Nyomós közérdek fennállása esetén – például a forgalmi áramlatok vezetésének javítása és/vagy a környezeti költségek/károk csökkentése érdekében – azonban indokolt lehet az ilyen megkülönböztetés. Ám hangsúlyozni kell, hogy ilyen jellegű intézkedések kizárólag a közérdekű célok megvalósításának *arányos* eszközeként alkalmazhatók, így különösen csak akkor, ha a kívánt cél nem érhető el más, kevésbé költséges intézkedésekkel. Más szóval: az ilyen célok érdekében elfogadott intézkedéseknek ki kell állniuk az arányossági próbát. Erre nézve hasznos iránymutatással szolgálhat a Bíróságnak a *Cura Anlagen* ügyben hozott ítélete⁸: az esetnek a Bíróság által adott elemzése szerint, noha egy fogyasztói adó kivetése kétségtelenül szolgálhatja azt a közérdekű célt, hogy visszatartsa a nagy üzemanyag-fogyasztású gépjárművek vásárlásától, illetve tulajdonlásától, az ilyen adót a Bíróság mégis ellentétesnek minősítette az arányosság elvével, amennyiben az

⁷ A C-398/92 sz. Mund & Fester kontra Hatrex International Transport ügyben hozott ítélet (EBHT 1994., 467. o.), és különösen annak 14. pontja.

⁸ A Bíróságnak a C-451/99 sz. Cura Anlagen GmbH kontra Auto Service Leasing GmbH (ASL) ügyben 2002. március 21-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-3193. o.).

elérendő cél egy, a gépjárműhasználat szerinti tagállamban történő regisztráció időtartamával arányos adó bevezetésével is elérhető.

A Bizottság 1996-ban elemezte az Ausztria által bevezetni tervezett matricarendszert. Véleményében⁹ a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az eredetileg tervezett éves és kéthavi matricán kívül legalább heti matricát is forgalmazni kell annak érdekében, hogy ne érje hátrányos megkülönböztetés a turistákat és a nem belföldi illetőségűeket, ugyanis jellemzően ők az alkalmi úthasználók. A későbbiekben a többi tagállam is többnyire az osztrák mintához igazította matricarendszerét, kivéve a 2008-ban ettől nagyban eltérő matricarendszert bevezető Szlovéniát. A szlovén rendszernek fény derült bizonyos hiányosságaira, és ennek nyomán 2008 októberében jogsértési eljárás indult. A Bizottság álláspontja szerint az eredetileg bevezetett szlovén matricarendszer alkalmas volt a szlovéntól eltérő uniós állampolgársággal rendelkezők hátrányos megkülönböztetésére, mivel csak éves és féléves matrica volt kapható az ország közúthálózatának személygépkocsival, illetve motorkerékpárral való igénybevétele céljára. A Bizottság ezt az állampolgárság alapján történő közvetett megkülönböztetésként értékelte. Ennek nyomán Szlovénia 2009 júliusától a személygépkocsik esetében heti és havi matricát is bevezetett az éves matricán felül. Ezzel megszűntek a Bizottság azon aggályai, hogy a rendszer közvetett megkülönböztetést valósít meg a szlovén úthálózatot alkalmoszerűen igénybe vevő más tagállambeli állampolgárok kárára, és ennek megfelelően lezárult a jogsértési eljárás.

A Bíróság meglévő ítélkezési gyakorlata és a fent említett két jogeset alapján a Bizottság úgy véli, hogy például legalább háromféle – „heti” (7–14 napra szóló), „havi” (30–60 napra szóló) és „éves” (egy naptári évre érvényes) – matrica bevezetésével elérhető, hogy a matricarendszer megkülönböztetésmentesnek minősüljön. Jelenleg a könnyű személygépjárművekre matricarendszert alkalmazó tagállamok mindegyikében létezik ez a háromféle matrica, beleértve a rövid időszakra – 7–10 napra – szóló matricát is.

4. IRÁNYMUTATÁS A NEMZETI MATRICARENDSZER ALKALMAZÁSÁHOZ

A beérkezett panaszok és az elemző tanulmányok alapján a Bizottság e közlemény útján a következőket illetően kíván iránymutatást adni:

- arányos díjszabású matricák rendelkezésre állása;
- az információk megfelelő hozzáférhetősége;
- díjbeszedés és díjfizetés;
- a megfelelő jogérvényesítési gyakorlat.

Ezek a kérdések ugyanis lényegesek a könnyű személygépjárművekre vonatkozó matricarendszerek megkülönböztetésmentes alkalmazása szempontjából. Az iránymutatás nem támaszkodik a Bíróság ítélkezési gyakorlatára, hanem a Bizottságnak a matricarendszerek alkalmazása kapcsán felmerült kérdésekkel kapcsolatos felfogását ismerteti.

⁹ K(96) 2166, 1996. július 30.

4.1. Arányos díjszabású matricák rendelkezésre állása

Az uniós jog alapján kifogásolható, ha a rövid érvényességi idejű matricának olyan magas árat szabnak a hosszú időre szóló (éves) matricához képest, amely a nem belföldi autósokra nézve ténylegesen hátrányos, és így közvetett megkülönböztetést jelenthet. A jelentős aránytalanság határának megállapításához támpontul szolgálhat a matricák árából kiszámított átlagos napi díj, vagyis a matrica árának és azon napok számának hányadosa, amelyeken a matrica a rendszer keretében úthasználatra jogosít. Minél kisebb a rövid és a hosszú időre szóló matrica napi átlagos díjának hányadosa, annál inkább megközelíti a rövid időre szóló matrica napi díja a hosszú időre szólót, mígnem már nem merül fel az alkalmi úthasználók közvetett megkülönböztetése¹⁰. A könnyű személygépjárművekre matricarendszert alkalmazó tagállamok jelenlegi matricadíjszabásáról a melléklet tájékoztat.

A Bizottság azonban elismeri, hogy a hosszú és a rövid időre szóló matrica átlagos napi díja között bizonyos eltérés indokolt lehet a következők miatt:

- a matricarendszer működéséből és az egyes ügyletek feldolgozásából adódó igazgatási költségek, melyek magukban foglalják az előállítás, az úthasználók tájékoztatása, a matricák tényleges forgalmazása és értékesítése, valamint a rendszerrel kapcsolatos jogérvényesítés kapcsán felmerülő költségeket. A matricarendszerből elegendő bevételnek kell származnia legalább e költségek fedezéséhez. Következésképpen ha többféle matrica kerül bevezetésre, ésszerű az igazgatási költségeket ennek megfelelően kiigazítani;
- a matricaköteles úthálózat eltérő használata. Ésszerű feltevésnek tűnik, hogy a matrica ára az infrastruktúrahasználatnak egyfajta mutatója, amely a különböző matricák érvényességi ideje alatti átlagos úthasználatot tükrözi. Ha a matrica hosszabb időre szól, a teljes úthasználat is megnő, ám az összefüggés nem lineáris. Aki például éves matricát vásárol, és ingázik a munkahelyére, az év folyamán a matricával akár 500, viszonylag rövid utat is megtesz (naponta két út, évente 250 napon), feltéve hogy autópályát vesz igénybe az ingázáshoz. Aki viszont szabadidős utazásra vásárol éves matricát, az úthálózatot sokkal kevesebb alkalommal, de hosszabb távolságokon veszi igénybe, mint az ingázó.

A Bizottság tehát azt ajánlja, hogy az arányosság érdekében a matricarendszerek keretében a rövid időre szóló matrica ára legyen az éves matricáéval arányos, figyelemmel a különféle matricák kapcsán felmerülő igazgatási költségek (igazgatási átalányköltségek) különbözőségére, valamint az egyes matricatípusokhoz kapcsolódó átlagos infrastruktúrahasználatra is¹¹.

A Bizottság az Ausztriához címzett 1996. évi véleményében elismerte, hogy a rövid időre szóló matricák kezelése igazgatási többletköltséget eredményezhet. Ugyanakkor hangsúlyozta, hogy méretgazdaságossági megtakarítások révén el lehetett volna kerülni a rövid távú matricák aránytalan megdrágítását. A 3,5 tonna alatti járművek éves matricájának

¹⁰ Ausztria esetében például a legrövidebb időre szóló (10 napos) matrica átlagos napi díja 0,8 EUR (8 EUR elosztva 10 nappal); a leghosszabb időre szóló (éves) matrica átlagos napi díja 0,21 EUR (77,80 EUR elosztva 365 nappal). A rövid és a hosszú időre szóló matrica átlagos napi díjának hányadosa tehát $0,8/0,21=3,8$. Lásd még: „*Assessment of Vignette Systems for Private Vehicles applied in Member States*” (Booz & Co 2010), 24. o., 5-4. táblázat.

¹¹ Az arányos matricadíjszabás kiszámításának egy lehetséges módszerét ismerteti: „*Study on Impacts of application of the Vignette systems to Private Vehicles*” (Booz & Co 2012).

tervezett 42 ECU-s árát alapul véve arra a következtetésre jutott, hogy a heti matrica árát 6 ECU alatti összegben kell megállapítani ahhoz, hogy megfeleljen az arányosság követelményének. A felmerülő igazgatási költségek figyelembevételével az Ausztriában újonnan bevezetett 10 napos matrica ára hozzávetőlegesen 5 ECU-nak megfelelő összegben került megállapításra.

A nehéz tehergépjárművek esetében már léteznek is a rövid és a hosszú időre szóló matricák díjszabásának arányosságára vonatkozó szabályok, a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv¹² (ún. „euromatrica-irányelv”) 7a. cikkének (1) bekezdése értelmében ugyanis a *„használati díjnak az infrastruktúra használatának időtartamával arányosnak kell lennie, nem haladhatja meg a II. mellékletben meghatározott értékeket, és adott napra, hétre, hónapra vagy évre kell érvényesnek lennie. A havi díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 10 %-a, a heti díjtétel összege legfeljebb az éves díjtétel összegének 5 %-a, a napi díjtétel összege pedig legfeljebb az éves díjtétel összegének 2 %-a lehet.”* Mivel a nehéz tehergépjárművek és a könnyű személygépjárművek matricarendszerei jórészt ugyanúgy működnek, a terméket, az értékesítési módszert és a jogérvényesítést tekintve pedig szinte semmilyen különbség nincs köztük, okkal feltételezhető, hogy az igazgatási költségek sem térnek el számottevően. Ezért, még ha az infrastruktúra-használat átlagos módjában lehet is különbség, helyénvalónak tűnik, hogy a tagállamok ugyanazon díjszabási elveket alkalmazzák a személygépkocsik matricadíjszabására, mint a nehéz tehergépjárművekére.

4.2. Az információk megfelelő hozzáférhetősége

Esetleges megkülönböztetésük elkerülése érdekében a nem belföldi alkalmoszerű úthasználókat fontos megfelelően tájékoztatni, hogy a díjköteles úthálózat igénybevétele előtt matricát kell vásárolniuk. A matricavásárlási kötelezettségről szóló tájékoztatást tehát fel kell tüntetni az idegenforgalmi népszerűsítő anyagokban, könnyen hozzáférhető internetes oldalakon és minden egyéb helyen, amelyet a tagállam megfelelőnek ítél. A tájékoztatás akkor hatékony, ha a matricavásárlási kötelezettségre – szükség szerint – a környező tagállamok nyelvein és más főbb európai nyelveken is felhívja a figyelmet, és a matricavásárlás különféle lehetséges módjait is ismerteti.

A közúti jelzéseknek is fontos a szerepük abban, hogy az úthasználó a díjköteles úthálózatra való ráhajtás előtt megkapja a szükséges tájékoztatást, és ezáltal a rendszer átláthatóbb legyen. Legjobb, ha a jelzéseket – az adott ország nyelvén vagy nyelvein kívül – a határos tagállam vagy tagállamok nyelvén, valamint egy vagy több elterjedtebb európai nyelven is feltüntetik. A jelzéseknek célszerű ismertetniük a díjszabást, a fizetési módokat és a legközelebbi árusítóhely megközelíthetőségét, valamint a szankciókat. Mindezt egy olyan átfogó politika részeként, amelynek elsődleges célja az autósok matricavásárlásra való ösztönzése, nem pedig a szabálysértők felelősségre vonása és megbírságolása.

Ugyanígy a matricát vásárolni kívánó autósok jobb tájékoztatását szolgálná, ha az árusítóhelyeken, illetve a kiadóautomatáknál feltüntetnék, hogy:

- milyen járműtípusokra kell matricát vásárolni,
- mely utakon kötelező a matrica,

¹² HL L 187., 1999.7.20., 42. o., a 2006/38/EK irányelvvel (HL L 157., 2006.6.9., 8. o.) és a 2011/76/EU irányelvvel (HL L 269., 2011.10.14., 1. o.) módosítva.

- milyen matricák közül lehet választani, és mennyibe kerülnek,
- hogyan szerezhetők be a matricák,
- hogyan kapható bővebb tájékoztatás;
- milyen szankciók léteznek.

Az egyhetes, illetve az egyhónapos érvényességi idő minden kétséget kizáró meghatározása érdekében indokolt egyértelműen feltüntetni, hogy az egyes matricák hány naptári napra érvényesek. Ha a matrica öntapadó címke alakját ölti, célszerű a címkén feltüntetni az érvényesség végét: így az úthasználó pontosan tudni fogja, hogy a matrica mely napokon érvényes.

4.3. Díjbeszedés és díjfizetés

A megkülönböztetés elkerülése érdekében fontos, hogy a nem belföldi alkalomszerű úthasználók sokféle fizetési mód közül választhassanak. Az öntapadó címkék esetében az árusítóhelyeket és a kiadóautomatákat a fizető útszakaszok közelében – így többek között az érintett határátkelőhelyeken – érdemes elhelyezni. Célszerű, hogy az árusítóhelyek minden nap az autósok rendelkezésére álljanak, nyitva tartásuk minél hosszabb legyen, és elfogadják az elterjedt bankkártyákat és hitelkártyákat, valamint a készpénzfizetést euróban, illetőleg nemzeti pénznemben és a szomszédos tagállam pénznemében.

Elektronikus matricarendszerek esetében nincs szükség öntapadó címkére a díjfizetés igazolásához, vagyis az alkalomszerű úthasználók még utazásuk előtt megvásárolhatják a matricát, így nem kell árusítóhelyet útba ejteniük, mielőtt a fizető útszakaszra ráhajtának¹³. Az úthasználónak hozzáadott értéket jelent a telefonos (SMS vagy telefonhívás útján történő) vagy az internetes vásárlás lehetősége, mert így a vásárlás nincs sem helyhez, sem időhöz kötve.

Azon úthasználóknak, akiknek az útja több, matricarendszerrel rendelkező tagállamon vezet keresztül, hozzáadott értéket jelentene, ha létezne valamennyi tagállamra érvényes matrica. Ilyen mértékű átjárhatóságra példa a nehéz tehergépjárművek „euromatricája”¹⁴, amellyel öt uniós tagállam közúti infrastruktúrája vehető igénybe. A nemzetközi útvonalakon közlekedőknek különösen előnyös lenne, ha a könnyű személygépjárművek esetében is létezne hasonló rendszer, főként azon szomszédos tagállamok között, amelyek közútjain nagy mennyiségű nemzetközi forgalom halad át.

4.4. A megfelelő jogérvényesítési gyakorlat

A matricarendszerekre vonatkozó szabályok betartatása a tagállamok kizárólagos hatáskörébe tartozik. E szabályoknak azonban megkülönböztetésmenteseknek és az elkövetett szabálysértésekkel arányosaknak kell lenniük, továbbá lehetővé kell tenniük, hogy az állampolgárok ténylegesen éljenek eljárási jogaikkal. Így különösen kerülni kell a

¹³ Ezenkívül így nem kell a gépkocsik szélvédőjére (az A-oszlop mellé) öntapadó címkéket ragasztani, ami azért előnyös, mert ezek a címkék csökkenthetik a gépjárművezető látóterét, és így kedvezőtlenül hathatnak a veszélyeztetett úthasználók – köztük a gyalogosok – biztonságára.

¹⁴ Közös matricarendszer, amelyet a nehéz tehergépjárművekre egyes közutak használatáért kivetett díj beszedéséről szóló, 1994. február 4-én létrejött megállapodással hozott létre öt tagállam (Belgium, Hollandia, Luxemburg, Dánia és Svédország).

jogérvényesítés olyan módjait, amelyek alkalmat adnak a nem belföldi alkalomszerű úthasználók közvetett megkülönböztetésére.

A jogérvényesítésnek elsősorban nem arra kell irányulnia, hogy minél több szabálysértő kerüljön kézre, hanem arra, hogy a rendszer közérthető legyen, és ezáltal jogkövető magatartásra ösztönözzön. A bűnüldöző hatóságokat tehát elegendő mérlegelési joggal kell felruházni ahhoz, hogy a szankció kiszabásának elkerülésére az úthasználókat azonnali matricavásárlásra szólítsák fel, amennyiben ésszerűen feltételezhető, hogy tévedésről van szó. Ezzel biztosítható, hogy a jogérvényesítés a rendszeres szabálysértőkre összpontosuljon, ne pedig a nem belföldi illetőségűekre, akik gyakran első elkövetők. Ha az ellenőrzőpontok, a kamerák és a rájuk utaló jelzések, valamint a jogérvényesítés más eszközei egyértelműen láthatók volnának, ez az úthasználókat vélhetően a rendszer betartására ösztönözné, és így lényegesen kevesebb erőt kellene jogérvényesítésre fordítani.

Az úthasználóknak tudniuk kell, hogy a matricavásárlás kevésbé kockázatos és költséges, mint az illetéktelen úthasználaton való tettenérés. Fontos, hogy a szankcióval sújtott nem belföldi alkalomszerű úthasználók egyértelmű tájékoztatást kapjanak egy vagy több elterjedt európai nyelven a fizetési módokról és arról, hogy milyen jogorvoslattal élhetnek, ha az intézkedést tévesnek vagy megalapozatlannak tartják. Ajánlatos, hogy:

- a matricákat, a szabálysértéseket, a szankciókat és az eljárásokat rögzítő jogi és közigazgatási rendelkezéseket – a nemzeti eljárásokkal összhangban – közzétegyék, és lehetőség szerint a fontosabbakat az átláthatóság érdekében összefoglalják;
- a belföldi és a nem belföldi illetőségűekkel szembeni egyenlő bánásmód érdekében a jogérvényesítés azokra a területekre összpontosuljon, ahol viszonylag több szabálysértés fordul elő, nem pedig pusztán a határvidékekre (a gépjárműveket legjobb akkor ellenőrizni, amikor elhagyják a tagállam területét).

A tagállamok összehangolt fellépése és együttműködése jelentősen előmozdíthatja a bírságok határon átnyúló behajtását.

A szankcióknak arányosaknak is kell lenniük, vagyis az elkövetett szabálysértéssel arányban kell állniuk. A nehéz tehergépjárművek esetében már léteznek szabályok a szankciókra vonatkozóan, a fent említett „euromatrica-irányelv” 9a. cikke értelmében ugyanis a tagállamoknak *„megfelelő ellenőrzéseket kell létrehozniuk és meg kell állapítaniuk azt a szankciórendszert, amely az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó; a tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést a szankciók végrehajtásának biztosítása érdekében. A megállapított szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.”* A Bizottság azt ajánlja, hogy a tagállamok ugyanezeket az alapelveket alkalmazzák a könnyű személygépjárművekre is.

5. KÖVETKEZTETÉS

A könnyű személygépjárművekre vonatkozó matricarendszerek megkülönböztetésmentessége érdekében a Bizottság a tagállamoknak olyan matricarendszer kialakítását ajánlja, amelyben az éves és a havi matricán kívül heti (vagy rövidebb időre érvényes) matrica is létezik.

Ezenkívül a Bizottság ajánlatosnak tartja, hogy:

- a rövid és a hosszú időre szóló matricát egymással arányos áron kínálják;

- a nem belföldi illetőségű alkalomszerű úthasználók megfelelően tájékozódhassanak a díjköteles járművekről, a díjköteles közúti infrastruktúráról, a matricatípusokról, a matricák érvényességi idejéről és áráról, az árusítóhelyekről, valamint az alkalmazott szankciókról;
- a nem belföldi illetőségű alkalomszerű úthasználók matricavásárláskor sokféle fizetési mód közül választhassanak;
- a belföldi és a nem belföldi illetőségűekkel szembeni egyenlő bánásmód érdekében a jogérvényesítés azokra a helyekre összpontosuljon, ahogy viszonylag valószínűbb a szabálysértések előfordulása, ne pedig a határvidékekre, ahol nem belföldi illetőségűek – gyakran első elkövetők – érhetők tetten;
- a szankciók a többi közúti szabálysértéshez képest legyenek arányosak, és szankciójellegük kellően nyilvánuljon meg.

Mivel a matricarendszerek elsősorban a „felhasználó fizet” elvét¹⁵ valósítják meg, a Bizottság azt szorgalmazza, hogy bevételük átláthatóan kerüljön felhasználásra, és alkalmazásuk a programszerűen karbantartott utakra korlátozódjék annak érdekében, hogy az úthasználóknak a díjfizetés ellenében nyújtott szolgáltatás elérjen egy minimális szintet.

A Bizottság felkéri a könnyű személygépjárművekre matricarendszert alkalmazó vagy ilyen rendszert bevezetni készülő tagállamokat, hogy értékeljék rendszerüket az ebben a közleményben foglaltakra való figyelemmel.

A Bizottság a tapasztalatokra való figyelemmel megfontolhatja, hogy kezdeményezést indít a könnyű személygépjárművekre kivetett útdíjakra irányadó szabályok további egyértelműsítésére.

¹⁵ Egyik tagállam sem alkalmaz differenciált matricadíjszabást a könnyű személygépjárművek környezeti teljesítményének függvényében. A matrica ezenkívül a torlódások elleni fellépésre sem tűnik alkalmas eszköznek, a torlódások ugyanis gyakran kötődnek meghatározott időhöz és helyhez.

Melléklet

Úthasználat (matrica) díjszabása a legfeljebb 3,5 tonna megengedett össztömegű gépjárművek esetében az Európai Unióban¹⁶

2012

Ausztria		
heti (10 napra szóló)	kéthavi	éves
8 EUR	23,40 EUR	77,80 EUR
Bulgária		
heti (7 napra szóló)	havi	éves
5 EUR	13 EUR	34 EUR
Cseh Köztársaság		
heti (10 napra szóló)	havi	éves
12,40 EUR	17,60 EUR	59,90 EUR
Magyarország (elektronikus matricarendszer)		
heti (10 napra szóló)	havi	éves
10,30 EUR	16,60 EUR	148,90 EUR
Szlovákia		
heti (10 napra szóló)	havi	éves
10 EUR	14 EUR	50 EUR
Szlovénia		

¹⁶

A táblázat nem tartalmazza a motorkerékpárokra és a könnyű utánfutókra irányadó díjszabást.

heti (7 napra szóló)	havi		éves
15 EUR	30 EUR		95 EUR
Románia (elektronikus matricarendszer) Könnyű személygépjárművek és személyszállításra használt könnyű haszongépjárművek			
heti (7 napra szóló)	havi	háromhavi	éves
3 EUR	7 EUR	13 EUR	28 EUR
Áruszállításra használt könnyű haszongépjárművek			
heti (7 napra szóló)	havi	háromhavi	éves
6 EUR	16 EUR	36 EUR	96 EUR

A 2012. február 27-én érvényes átváltási árfolyamok alapulvételével