

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az úthasználatdíj-fizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (átdolgozás)

(COM(2017) 280 final – 2017/0128 (COD))

(2018/C 081/25)

Előadó: **Vitas MAČIULIS**

Felkérés:	Európai Parlament, 2017.6.15. az Európai Unió Tanácsa, 2017.6.20.
Jogalap:	az EUMSZ 91. 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:	183/1/1
(mellette/ellene/tartózkodott):	

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az EGSZB határozottan támogatja az Európai Bizottságnak az elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságára vonatkozó 2017. május 31-i javaslatát, amelynek célja az Európai Parlament és Tanács 2004. április 29-i irányelvében foglalt rendelkezések javítása. E rendelkezések gyakorlati alkalmazása az elmúlt években azt mutatta, hogy közülük számos nem felel meg a korszerű követelményeknek.

1.2. Az elektronikus útdíjszedési rendszereket már 20 tagállamban vezették be nemzeti, regionális vagy helyi szinten. A rendszerek gyenge nemzetközi szintű átjárhatósága azonban jelentős bevételkiesést okoz a tagállamoknak, a közvetlen úthasználókra pedig többletköltségeket ró. Az EGSZB bátorítja a tagállamokat, hogy a fejlett útdíjszedési mechanizmusok kidolgozásakor folytassanak aktív határokon átnyúló együttműködést. Az együttműködés hiánya azt jelenti, hogy nem áll a tagállamok rendelkezésére olyan eszköz, amellyel azonosíthatnák a szabálysértőket, ha azok gépjárművei külföldön vannak nyilvántartva.

1.3. Az EGSZB határozott meggyőződése, hogy minden lehetséges erőfeszítést meg kell tenni egy fejlett technológián alapuló egységes elektronikus útdíjszedési rendszer egész Európában történő bevezetése érdekében. Az EGSZB egy olyan egyszerű, rugalmas és alacsony költségű rendszer bevezetését támogatja, amely gyorsan kiterjeszthető felhasználók és úthálózatok széles körére. Egy ilyen rendszer kedvező alapot teremtene az euromatricáról szóló jogszabályban rögzített, megkülönböztetésmentes útdíjszedési gyakorlatok megvalósításához.

1.4. Nem szükséges, hogy a fedélzeti egység (OBU), amely az elektronikus útdíjszedési rendszer kulcsfontosságú eleme, egyetlen fizikai készülék legyen. Lehetne számos fizikailag vagy távkapcsolat formájában összekötött készülék – köztük okostelefonok és táblagépek –, amelyek együttesen látják el az OBU funkcióit. Az EGSZB azt ajánlja, hogy erre a célra ösztönözzék olyan speciális informatikai alkalmazások kifejlesztését, amelyek jelentősen csökkenthetik az úthasználók költségeit.

1.5. Néhány tagállam már most is különféle útdíjszedési technológiákat használ, és nagyon költséges volna számukra egy egységes rendszerre történő átállás. Az EGSZB ezért javasolja, hogy az Európai Bizottság keressen rugalmas pénzügyi, műszaki és jogi eszközöket arra, hogy ösztönözze a tagállamokat arra, hogy próbálják meg különféle meglévő megoldásaikat egy átjárható rendszerbe integrálni. A fedélzeti egységgel rendelkező rendszerekben használt technológiák listájának az irányelv mellékletébe történő felvétele is elősegítené a technológiai fejlődésre adott gyorsabb válaszadást, és segítené az egységesség elérését.

1.6. Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság kezdeményezését egy egységes szerződés bevezetésére az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatást (EETS) biztosítóval az összes uniós felhasználó számára. Ez segíti majd az átláthatóbb és felhasználóbarátabb gyakorlatok megvalósítását.

1.7. Ez lehetővé tenné a be nem fizetett úthasználati díjak könnyebb és hatékonyabb behajtását a tisztességtelen és csalárd úthasználóktól, függetlenül attól, hogy járművík melyik országban van nyilvántartásba véve. Az EGSZB javasolja, hogy az Európai Bizottság fontolja meg az európai gépjármű- és vezetőiengedély-információs rendszer (EUCARIS) használatát szabályozó egyezmények kibővítését. A rendszer már most is infrastruktúrát és szoftvert biztosít az országok számára, lehetővé téve számukra, hogy megosszák a gépjárművekre és a vezetői engedélyekre vonatkozó nyilvántartásaikban szereplő információkat, ami segíti a gépkocsilopások és a jogosítványokkal, illetve rendszámokkal való visszaélésekhez kapcsolódó csalások leleplezését.

1.8. Az Európai Bizottság javaslatának társadalmi szempontjai is döntő fontosságúak. A közúti árufuvarozási ágazatban az egész EU-ban a kkv-k és mikrovállalkozások vannak túlsúlyban. A magángépjárművekre irányuló elektronikus útdíjszedés nagyon kényes kérdés, ezért az erre vonatkozó megoldásokat igen gondosan kell mérlegelni.

2. A meglévő útdíjszedési rendszerek hátere és áttekintése

2.1. 2012-ben 20 tagállamban vetettek ki úthasználati díjakat a nehéz tehergépjárművekre, míg 12 tagállamban a személygépkocsikra. A díjköteles úthálózat hozzávetőlegesen 72 000 kilométer hosszú volt, amelynek 60 %-án telepítettek elektronikus útdíjszedő (ETC) rendszereket, amelyeket nemzeti vagy helyi szinten már az 1990-es évek elejétől kezdve elkezdtek bevezetni, és amelyekre több mint 20 millió úthasználó regisztrált. Az elektronikus útdíjszedésre leggyakrabban használt megoldást a célorientált rövid távolságú kommunikációs (DSRC) rendszerek jelentik. Új technológiákat, köztük műholdalapú technológiákat is alkalmaztak az elmúlt 10 évben. Ennek eredményeképp az Európai Unión belül számos különböző és a legtöbb esetben nem átjárható technológia létezik egymás mellett.

2.2. A 2004/52/EK irányelv a piac e szétaprózódásának egy európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás (EETS) létrehozásával való korrigálása érdekében került elfogadása. A szóban forgó irányelv értelmében az EETS-nek a nehéz tehergépjárművek számára legkésőbb 2012 októberétől kellett volna elérhetőnek lennie, minden egyéb gépjárműtípusra pedig 2014 októberétől kellett volna biztosítani.

2.3. Annak biztosítására, hogy a különböző rendszerek technológiai szempontból egymással kompatibilisek és így egy egységes útdíjszedési szolgáltatásra csatlakoztathatók legyenek, az irányelv három olyan technológiát határozott meg, amelyek használhatók az útdíj elektronikus úton történő beszedésére: mikrohullámú DSRC, műhold (GNSS) és mobilkommunikáció (GSM).

2.4. Jelenleg a 2004/52/EK irányelv rendelkezéseit még nem hajtották végre teljeskörűen az európai útdíjszedési piacon. Az útdíjszedési rendszerek még mindig nem egységesek: minden egyes tagállam és útdíjszedő saját jogszabályi háttérrel, a rendszer kialakítására vonatkozó célkitűzésekkel, helyi összefüggésekkel és közlekedési viszonyokkal rendelkezik.

2.5. Az EGSZB már több korábbi véleményében⁽¹⁾ kifejtett ajánlásaiban hangsúlyozta, mennyire fontos tényezőt jelentenek a közös szabványok és a határokon átnyúló interoperabilitás a hatékony határon átmenő forgalom biztosításában és egy eredményes európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás (EETS) kialakításában.

2.6. A fő díjszabási rendszerek az EU-ban a következők:

2.6.1. Távolságalapú díjszabási rendszerek: az útdíj a gépjármű által megtett távolság alapján kerül kiszámításra, majd azt a járműre jellemző egyéb paraméterekkel (össztömeg, tengelyek száma, kibocsátási osztály stb.) korrigálják. Ez a leggyakrabban használt rendszer az EU-ban, és az útinфраstruktúra tényleges használata alapján különféle műszaki eszközök segítségével szabja ki az útdíjat arányosan a járműre.

2.6.2. Időalapú vagy matricaalapú díjszabási rendszerek: az útdíj kiszámítása egy adott időszak alapján történik, amelyet szintén korrigálnak a jármű előzőekben hivatkozott jellemzőivel. Az ilyen rendszereknél egy meghatározott útszakasz meghatározott időszak (egy nap, egy hónap vagy egy egész év) alatti használatára feljogosító matricát kell vásárolni. A fizetendő díj független az útinфраstruktúra tényleges használatától.

⁽¹⁾ HL C 32., 2004.2.5., 36. o.
HL C 277., 2009.11.17., 85. o.
HL C 291., 2015.9.4., 14. o.
HL C 173., 2017.5.31., 55. o.
HL C 288., 2017.8.31., 85. o.

2.6.3. Hozzáférés-alapú útdíjszedési rendszerek: az útdíjat elsősorban városi területeken és speciális infrastruktúrára alkalmazzák, ahol a felhasználónak a megfelelő zónában való közlekedésért kell fizetnie. Az ilyen rendszerek lehetővé teszik a forgalom és légszennyezettség csökkentését különösen a belváros érzékeny területein vagy egyéb erősen beépített városi területeken.

2.7. Az EU-ban a „távolságalapú” rendszerekben két fő technológiát alkalmaznak elektronikus útdíjszedésre: globális műholdas navigációs rendszerű (GNSS) helymeghatározást és célorientált rövid távolságú kommunikációt (DSRC), amely 5,8 GHz-es mikrohullámú technológia, és amelyet az Európai Szabványügyi Bizottság (CEN) elfogadott:

2.7.1. A GNSS technológia a jármű műholdhálózatról kapott helymeghatározó adatait használja, és az úton megtett távolságot méri a díj meghatározásához. A fedélzeti egység (OBU) azonosítja a helyét, és út menti egységek segítségével nélkül gyűjti össze és dolgozza fel a szükséges információkat. Ez a legkényelmesebb, azonban egyben a legköltségesebb eszköz.

2.7.2. A célorientált rövid távolságú kommunikációs (DSRC) technológia a fix út menti egység (RSU) és a járműbe telepített mobil egység (OBU) közötti kétirányú rádiókommunikáción alapul. Ennek a kommunikációnak a segítségével az úthasználót (és járművét) az út menti infrastruktúra azonosítja a fizetés elindításához.

2.8. Az automatikus rendszámfelismerő (ANPR) rendszert a hozzáférés-alapú útdíjszedő rendszereknél alkalmazzák. Ez a technológia videokamerákat használ a jármű rendszámának leolvasásához. Nem igényel fedélzeti egységet, és kevésbé költséges út menti berendezésre van hozzá szükség.

2.9. Az alábbi táblázatok áttekintést nyújtanak a különböző uniós országokban használt különféle útdíjszedési rendszerekről:

2.9.1. Távolságalapú útdíjszedési rendszerek nehézgépjárművekre:

Útdíjszedési rendszerek	Alkalmazott technológia	Ország
Szabadáramlású	GNSS ANPR-rel és/vagy DSRC-vel	Magyarország, Szlovákia, Belgium
Szabadáramlású	GNSS infravörös fényvel és/vagy DSRC-vel	Németország
Szabadáramlású	DSRC	Ausztria, Cseh Köztársaság, Lengyelország, Portugália, Egyesült Királyság (Dartford Crossing)
Szabadáramlású	ANPR	Egyesült Királyság (Dartford Crossing)
Szabadáramlású	ANPR és DSRC OBU	Portugália (A22, ..., A25)
Hálózat útdíjszedő állomásokkal	DSRC	Horvátország, Franciaország, Görögország, Írország, Olaszország, Lengyelország, Portugália, Spanyolország, Egyesült Királyság

2.9.2. Távolságalapú útdíjszedési rendszerek könnyűgépjárművekre:

Útdíjszedési rendszerek	Alkalmazott technológia	Ország
Szabadáramlású	DSCR/ANPR	Portugália

Útdíjszedési rendszerek	Alkalmazott technológia	Ország
Bizonyos útszakaszok útdíjszedő állomásokkal	DSCR/ANPR	Ausztria (A9, A10 Tauern, A11 Karavankák, A13, Brenner és S16 Arlberg)
Hálózat útdíjszedő állomásokkal	DSCR	Horvátország, Dánia, Franciaország, Görögország, Írország, Olaszország, Lengyelország, Spanyolország, Portugália

2.9.3. Időalapú útdíjszedési rendszerek nehézgépjárművekre:

Útdíjszedési rendszerek	Alkalmazott technológia	Ország
Matrica	e-Euromatrica	Dánia, Luxemburg, Hollandia, Svédország
Matrica	Elektronikus matrica	Egyesült Királyság, Lettország
Matrica	Matrica	Bulgária, Litvánia, Románia.

2.9.4. Időalapú útdíjszedési rendszerek könnyűgépjárművekre:

Útdíjszedési rendszerek	Alkalmazott technológia	Ország
Matrica	Matrica	Ausztria, Bulgária, Cseh Köztársaság, Magyarország (e-matrica), Románia (papíralapú matrica), Szlovénia, Szlovákia
Útdíj fizikai korláttal vagy szabadáramlású	DSRC, ANPR – rendszerenként eltérő	Egyesült Királyság

2.9.5. Hozzáférés-alapú útdíjszedési rendszerek minden gépjárműre ⁽²⁾:

Útdíjszedési rendszerek	Alkalmazott technológia	Ország
Pályahasználati díj (kordondíj)	ANPR	Svédország (Stockholm)
Pályahasználati díj (matrica)	ANPR	Egyesült Királyság (londoni dugódíj), Milánó („C” terület behajtási díj)

3. A fő problémák ismertetése

3.1. Az Európai Bizottság az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás végrehajtásáról szóló (COM(2012) 474 final) 2012. augusztusi közleményében egyértelműen leszögezte, hogy „az EETS végrehajtásának elmulasztását, illetve a tervezett határidő be nem tartását nem lehet műszaki jellegű nehézségekre visszavezetni”, viszont a végrehajtást „még mindig hátráltatja az érdekelt felek különböző csoportjai közötti együttműködés hiánya” és a tagállamok megrekedt erőfeszítései. Az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatással és a könnyű személygépjárművekre vonatkozó matricás rendszerrel kapcsolatos stratégiáról (A7-0142/2013) szóló 2013. áprilisi jelentésében az Európai Parlament azonos álláspontot helyezett el, és „egyértelműen a Bizottsággal abban, hogy már létezik technológia a kölcsönösen átjárható rendszerek számára”.

⁽²⁾ Tanulmány a „Korszerű elektronikus útdíjszedésről”, MOVE/D3/2014-259.

3.2. Az útdíjszedési rendszerek többsége előírja az úthasználóknak, hogy járművükbe fedélzeti egységet telepítsenek. Néhány ilyen rendszer határokon átnyúló viszonylatban is kölcsönös átjárhatóságot biztosít, de ez inkább kivétel, mint szabály. Ez költségeket és terheket ró az úthasználókra, akik kénytelenek járműveiket több fedélzeti egységgel is felszerelni ahhoz, hogy a különböző országokban akadálytalanul haladhassanak. A költségek a becslések szerint jelenleg évi 334 millió EUR-t tesznek ki, és 2025-re várhatóan valamivel évi 300 millió EUR alá csökkennek.

3.3. Bizonyos fokú átjárhatóságot sikerült elérni országok közötti viszonylatban, de Horvátországban, a Cseh Köztársaságban, Németországban, Görögországban, Magyarországon, Írországon, Olaszországban, Lengyelországban, Szlovákiában, Szlovéniában és az Egyesült Királyságban még mindig csak a nemzeti fedélzeti egységek használhatók díjfizetésre. Az EETS-jogszabály egyik célja az volt, hogy lehetővé tegye a fedélzeti egységek járműben lévő egyéb eszközökbe, különösen a digitális menetíró készülékbe történő integrálását. A menetíró készülékbe történő integrálás nem bizonyult ígéretesnek.

3.4. Az, hogy a különböző tagállamokban használt rendszerek nem átjárhatók, a hatóságok számára is költséges, hiszen felesleges fedélzeti egységeket kell beszerezniük és szervizelniük, amelyek csak nemzeti szinten működnek, de külföldön már nem használhatók. A fedélzeti egységek egyszeri beszerzési költsége egyetlen olyan tagállami rendszerre kiszámítva, amelyben a járművek helyének megállapítására műholdas helymeghatározást használnak, 120 millió EUR-ra, a szervizelés pedig évi 14,5 millió EUR-ra rúg⁽³⁾.

3.5. Még mindig nincs teljeskörű EETS, és rendkívül csekély előrelépés történt az átjárhatóság felé. A szolgáltatók komoly belépési akadályokba ütköznek, például a hatóságok hátrányosan megkülönböztető bánásmódot alkalmaznak, a jóváhagyási eljárások hosszadalmasak és folyton változnak, és a helyi rendszerek az érvényes szabványoknak nem megfelelő műszaki sajátosságokkal rendelkeznek. Csak néhány olyan korlátozott megállapodást kötöttek, amelyben egynél több uniós ország is részt vesz. Ennek legfőbb okai a következők:

3.5.1. Egyes nemzeti piacokon az útdíjrendszer jelenlegi üzemeltetője kiváltságos helyzetben van. Ez akadályozza a harmonizált és megkülönböztetésmentes útdíjszedési gyakorlatok megvalósítását az EU-ban.

3.5.2. Az EETS-jogszabály akadályokat állít, különösen azzal az előírással, hogy az EETS-szolgáltatóknak 24 hónapon belül képesnek kell lenniük az egész EU-ra kiterjedő szolgáltatást nyújtani.

3.5.3. A nemzeti útdíjszedési rendszerek az EETS-jogszabály értelmében megengedett három technológiát jelentősen eltérő módokon alkalmazzák, ami nehézkessé és költségessé teszi a határokon átnyúló átjárhatóság elérését.

3.6. Az EETS-jogszabály nem tartalmaz hatékony rendelkezéseket másik uniós országban nyilvántartásba vett járművek úthasználati díjainak beszedésére. Néhány helyen a nemzetközi forgalom az útdíjrendszerből származó összes árbevétel jelentős hányadát teszi ki, így az útdíjfizetés külföldi használók általi elkerülésének korlátozása komoly kihívást jelent. A jogosulatlan úthasználatot automatikus ellenőrző készülékekkel észlelő tagállamok nem tudják azonosítani a jogsértőt a rendszám alapján, amennyiben a járművet külföldön vették nyilvántartásba. Uniós szinten hiányzik a jogalap ahhoz, hogy az úthasználati díjak beszedése céljából a tagállamok megosszák egymás között a gépjármű-nyilvántartási adatokat. A nemzeti, regionális és helyi útdíjszedési rendszerek emiatt évente mintegy 300 millió EUR bevételtől esnek el⁽⁴⁾.

3.7. Hatalmas igény van az útdíjfizetés elkerülésére vonatkozó információk uniós szintű cseréjére, és arra, hogy a különféle útdíjszedő hatóságokat nagyobb hatáskörrel ruházzák fel a szabálysértők azonosítása és végrehajtási eljárás indítása érdekében. A végrehajtás szempontjából a tagállamok felelőssége igazolni, hogy az úthasználókat azonos bánásmódban részesítik, és hogy garantálják a büntetések megfelelő alkalmazását.

3.8. Az az összes EETS-szolgáltató számára kötelező előírás, hogy szolgáltatásuk kiterjedjen az összes gépjárműtípusra és minden útdíjköteles európai közúthálózatra, túlzottan minősíthető. Hatékonyabb lenne, ha az EETS-szolgáltatók szabadon reagálhatnának ügyfeleik szükségleteire, ahelyett, hogy mindenre kiterjedő, de költséges szolgáltatást lennének kénytelenek rájuk erőltetni.

⁽³⁾ Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az úthasználatdíj-fizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (átdolgozás) COM(2017) 280 final.

⁽⁴⁾ Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az úthasználatdíj-fizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (átdolgozás) COM(2017) 280 final.

3.9. A kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelv módosításai és az Európai Bizottság által javasolt EETS-határozat az úthasználók számára 370 millió EUR (nettó jelenérték – NPV, 2016–2025) megtakarítást fog eredményezni. E megtakarítás jelentős részéből a teherszállítási ágazat fog profitálni, amely elsősorban kkv-kból áll. Az úthálózat-kezelők annak hasznát élvezik majd, hogy nem kell felesleges fedélzeti egységeket beszerezniük (48 millió EUR NPV), és a határokon átnyúló útdíjbehajtásra vonatkozó jobb szabályok eredményeképp az úthasználati díjból többletbevételük (évi 150 millió EUR) keletkezik. Az EETS-szolgáltatók tapasztalják majd a nemzeti piacokra lépéshez kapcsolódó szabályozásból eredő terhek csökkenését (10 millió eurós NPV, várhatóan 12 EETS-szolgáltatóból álló csoportnál). Ezenkívül piacuk éves szinten további 700 millió EUR-s bővülését tapasztalják majd ⁽⁵⁾.

4. A 2004/52/EK irányelv átdolgozására irányuló európai bizottsági javaslat fő elemei

4.1. A megfelelő határokon átnyúló végrehajtást a következő módon lehetne megvalósítani:

4.1.1. A tagállamok közötti információcserét szolgáló egyszerű automatikus mechanizmust kell bevezetni. A meg nem fizetett útdíjak külföldről történő behajtása jelentette probléma megoldására új mechanizmusokat és jogi megállapodásokat léptetnek majd életbe. Ez az információ lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy lépéseket tegyenek azokban az esetekben, ahol a nem helyi gépjárművezetők nem fizetnek úthasználati díjat;

4.1.2. A rendszer kiterjedne minden gépjárműtípusra és minden elektronikus útdíjszedési rendszerre, beleértve a videóalapú útdíjszedést is.

4.2. Az alkalmazott technológia és a könnyűgépjárművekre vonatkozó bánásmód szempontjából a legfontosabb javaslatok a következők:

4.2.1. A technológiák listája az irányelv mellékletébe került át. Ez lehetővé teszi azt, hogy gyorsabban és hatékonyabban lehessen reagálni a technológiai haladásra;

4.2.2. A technológiák listája változatlan maradna, és a jövőben csak alapos tesztelés és szabványosítás stb. után lehetne módosítani;

4.2.3. Az Európai Bizottság javasolja, hogy válasszák külön a nehézgépjárművekre és a könnyűgépjárművekre alkalmazott EETS-t, hogy az egyik szolgáltatást a másiktól függetlenül is nyújtani lehessen;

4.2.4. Egy kivétel lesz majd, amely lehetővé teszi a könnyűgépjárművek EETS-szolgáltatói számára, hogy az ügyfeleket DSRC fedélzeti egységgel lássák el.

4.3. Az EETS meghatározásait egységesítik, és bizonyos pontosításokat javasolnak:

4.3.1. Pontosítják, hogy az EETS-t EETS-szolgáltatóknak kell nyújtaniuk, nem útdíjszedőknek. Az EETS-szolgáltatók számára a nemzeti útdíjszedési szolgáltatókéval egyenlő piaci hozzáférést garantálnak. Így az igénybevevőknek több lehetőségük nyílik az útdíjszedési szolgáltatók kiválasztása terén. A tagállamok nem kötelesek biztosítani az EETS telepítését egy meghatározott időn belül;

4.3.2. Nem szükséges, hogy a fedélzeti egység egyetlen fizikai készülék legyen, és állhat több fizikai vagy távösszeköttetésű szerkezetből, beleértve a gépjárműbe már beépített berendezéseket, mint például fedélzeti egység funkciókat támogató navigációs rendszerek. Minden útdíjszedési rendszerre érvényesnek kell lennie ugyanannak a fedélzeti egységnek, és hordozható készülékek, például okostelefonok is használhatók a fix fedélzeti egységekkel párhuzamosan.

5. Az Európai Bizottság javaslata végrehajtásának lehetséges akadályai

5.1. A határokon átnyúló átjárhatóság elérése az egyes nemzeti útdíjszedési rendszereknek az eltérő technológiák alkalmazásából eredő jelentős jogi, műszaki és működésbeli különbségei miatt jelentős adminisztratív erőfeszítéseket igényelhet, és komoly költségeket vonhat maga után.

5.2. Az Európai Bizottság mérlegelje egy ezeknek a nehézségeknek a leküzdését szolgáló pénzügyi mechanizmus létrehozásának lehetőségét. A szükséges források kiosztása ösztönözné a tagállamokat arra, hogy nemzeti rendszereiket uniós szinten átjárhatóvá tegyék.

5.3. Ehhez fontos, hogy az EETS-szolgáltatásokat a nemzeti rendszerekkel párhuzamosan lehessen kifejleszteni, de lehetséges, hogy az EETS-szolgáltatók a helyi hatóságok részéről valamilyenfajta hátrányosan megkülönböztetett bánásmóddal szembesülnek majd a tagállamokban.

⁽⁵⁾ Bizottsági szolgálati munkadokumentum: Hatásvizsgálat vezetői összefoglalója, (SWD(2017) 191 final).

5.4. A javaslat társadalmi szempontjai is döntő fontosságúak. A közúti áru fuvarozási ágazatban az egész EU-ban a kkv-k és mikroállalkozások vannak túlsúlyban, és a rájuk gyakorolt hatás várhatóan pozitív. Az alkalmazás oly módon történő kiterjesztését, hogy az úthálózat nagyobb hányadán a személygépkocsik is az elektronikus útdíjszedés alá tartozzanak, valószínűleg nem fogja jól fogadni a lakosság, és ezért ebben az esetben nagyon körültekintően kell mérlegelni a megoldásokat.

5.5. A felhasználók költségei csökkenthetők az elektronikus útdíjszedési rendszerek műszaki és informatikai megoldásaira irányuló kutatás és fejlesztés erősítésével. Az innováció támogatása e területen olyan kulcsfontosságú tényező, amelyre az Európai Bizottságnak nagy hangsúlyt kell fektetnie.

Kelt Brüsszelben, 2017. október 18-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Georges DASSIS
