

Brüsszel, 2017.5.31.  
SWD(2017) 191 final

**BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM**

**A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA**

*amely a következő dokumentumot kíséri*

**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)**

{ COM(2017) 280 final }

{ SWD(2017) 190 final }

{ SWD(2017) 192 final }

{ SWD(2017) 193 final }

## Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálat a 2004/52/EK irányelv és a 2009/750/EK bizottsági határozat (az ún. „EETS jogi keret”) felülvizsgálatáról

### A. A fellépés szükségessége

#### Mi a probléma lényege és miért kíván uniós szintű fellépést?

Az elektronikus útdíjszedés tagállami piacait helyi monopóliumok uralják, és az EU egészére kiterjedő elektronikus útdíjszedési szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások („EETS-szolgáltatók”)<sup>1</sup> csak nagy nehézségek útján tudnak új piacokat meghódítani. Ahhoz, hogy az úthasználók az EU különböző országaiban meg tudják fizetni az úthasználati díjakat, kénytelenek több fedélzeti egységet használni, valamint több szerződést és a fizetési módokról szóló különféle megállapodásokat megkötni.

Gondot okoz az is, hogy viszonylagos büntetlenséget élveznek azok a járművek, amelyeket nem abban az országban vettek nyilvántartásba, amelyben az úthasználati díj esedékes. A jogosulatlan úthasználókkal kapcsolatos információk cseréjére jelenleg uniós szinten nincs hatékony megoldás. Ez egyrészt elégedetlenséget szít a szabályosan eljáró járművezetők körében, másrészt kiesik emiatt az úthasználati díjakból származó bevételek egy része. További probléma, hogy a technológiai fejlődés így nem tud elmozdulni a hagyományos fizetőhelyektől az akadálymentes haladást lehetővé tevő, korszerű megoldások irányába.

#### Mit kellene elérni?

Általános célkitűzés: a belső piac megfelelő működéséhez való hozzájárulás azáltal, hogy az útdíjszedési rendszereket az úthasználók igényeivel összhangban és arányosan teljes mértékben átjárhatóvá tesszük.

1. egyedi célkitűzés: a piacra lépés akadályainak felszámolása és a verseny elősegítése az elektronikus útdíjszedési szolgáltatások piacán

2. egyedi célkitűzés: a külföldön nyilvántartásba vett járművek tulajdonosai által fizetendő úthasználati díjak behajtásának szigorítása

3. egyedi célkitűzés: az EETS-szolgáltatókra vonatkozó túlságosan megterhelő előírások eltörlése

#### Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?

Ha „A” tagállamban nem optimális az elektronikus útdíjszedési piac kialakítása, az a „B” tagállamban nyilvántartásba vett úthasználókat is hátrányosan érinti, és fordítva. Ezért egyik tagállam sem érdekelt abban, hogy egyénileg változtasson a rendszeren – kivéve, ha arról van szó, hogy a polgárok és vállalkozások érdekeit uniós szinten veszik figyelembe. Ezt csak az EU szintjén meghozott intézkedésekkel lehet elérni.

Ami az úthasználati díjak határokon átnyúló beszedését illeti, a tisztán kormányközi együttműködés nem bizonyult célravezetőnek. A jogosulatlan úthasználókkal kapcsolatos információcsere csak akkor lehet hatékony valamennyi tagállam számára, ha az erre szolgáló rendszert uniós szinten hozzák létre.

### B. Megoldások

#### Milyen lehetőségek kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített megoldás? Amennyiben nincs, miért nincs?

A hatásvizsgálat tárgyát a következő három lehetőség képezte:

**1. Önszabályozás az 1. egyedi célkitűzés elérésére + jogalkotási intézkedések a 2. és 3. egyedi célkitűzés elérésére:** e szakpolitikai lehetőség keretében a Bizottság megállapodna az ágazattal egy sor, az első egyedi célkitűzésből levezetett tisztán operatív célkitűzésben, de hogy ezeket miként kell elérni, azt már nem írta elő. A 2. és 3. egyedi célkitűzés elérése érdekében az önszabályozást kötelező erejű jogszabályok egészítenék ki.

**2. Jogalkotási megközelítés,** melynek keretében minden feltárt problémára és azok okaira uniós szabályozás lenne a válasz (a 2004/52/EK irányelv és a 2009/750/EK határozat módosítása).

**3. Egységes uniós elektronikus útdíjszedési szabvány a műszaki megoldások és az eljárások kölcsönös átjárhatóságának elősegítésére + jogalkotási intézkedések a verseny fellendítésére, valamint a 2. és 3. egyedi célkitűzés elérésére.** E szakpolitikai lehetőség keretében az útdíjszedési rendszerek és eljárások mélyreható harmonizációjának köszönhetően csökkennének a kölcsönösen átjárható szolgáltatások nyújtásának költségei. A többi cél elérése a jogszabályok módosítása révén történne.

**A Bizottság a 2. lehetőséget részesíti előnyben. A kitűzött célok elérése terén ez csak a második leghatékonyabb, de a költség-haszon elemzést illetően a legjobb lehetőségnek ígérkezik.**

#### Mi az egyes érdekelték álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?

Az **első lehetőség** híve az EFP (EETS Facilitation Platform) – ez egy olyan ágazati együttműködési platform, amely 12 ország elektromos útdíjszedési rendszerének fő szereplőit tömöríti. Az EFP legtöbb tagja (túlnyomórészt) a második lehetőséget is támogatja.

<sup>1</sup> EETS (European Electronic Toll Service): európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás.

A **második lehetőség** részét képező jogalkotási intézkedések nagy mértékben azokra a megállapításokra épülnek, amelyeket az ágazat és a közigazgatási szervek tettek a jelenlegi szabályozás hiányosságaival kapcsolatban. Csaknem az összes intézkedést az érdekelt felek (és különösen a tagállamok) határozott támogatása övezi, bár bizonyos kérdésekben ellenvélemények is elhangzottak.  
A **harmadik lehetőséget** leginkább a nem hivatásos úthasználók pártfogolják, de néhány politikus szerint is ez a követendő irány. Az útdíjszedési ágazat képviselői azonban nagyrészt elzárkóznak e lehetőség elől.

### C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

#### Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?

A **második lehetőség** révén az úthasználók összesen mintegy 370 millió EUR-t takaríthatnak meg (nettó jelenérték 2016–2025). Ebből leginkább a **teherfuvarozási ágazat** fog profitálni, amely javarészt kvv-kból áll. Az **úthálózat-fenntartók** számára pedig az fog megtakarításokat eredményezni, hogy nem kell feleslegesen fedélzeti egységeket beszerezniük (48 millió EUR nettó jelenérték), és az idevágó jogszabályok módosításának köszönhetően javulni fog az útdíjbeszedési arány országok közötti viszonylatban (150 millió EUR évente). Végül pedig az **EETS-szolgáltatók** várhatóan pedig kevesebb szabályozásból eredő teherrel szembesülnek, amikor újabb piacokra akarnak belépni (10 millió EUR nettó jelenérték, a várható 12 EETS-szolgáltatóval számolva). Emellett a piac bővülésére és évente 700 millió EUR többletbevételre számíthatnak.

#### Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?

Az **úthálózat-fenntartóknak** abból adódóan, hogy útdíjszedési rendszereiket hozzá kell igazítaniuk az új követelményekhez, többletkiadásaik jelentkezhetnek, de ezek a 174 millió EUR-t nem haladják meg.  
A **második lehetőség nettó kumulatív haszna (vagyis ha a haszonból kivonjuk a költségeket)** összesen **254 millió EUR** (nettó jelenérték).

#### Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kvv-kra és a versenyképességre?

Az intézkedés a **kvv-k** számára kizárólag előnyökkel jár, tehát nincs szükség derogációkra. Az érintett kvv-k fő csoportját a közúti áru fuvarozással foglalkozó vállalatok jelentik. **Esetükben a nettó pozitív kumulatív gazdasági hatás mintegy 300 millió EUR-ra rúg (nettó jelenérték).**

Azáltal, hogy a kezdeményezés tisztességes piaci szabályokat vezet be, általában fokozni fogja a versenyt az elektronikus útdíjszedési piacokon. A kezdeményezésnek köszönhetően javulni fog a **közúti áru fuvarozók** versenyképessége (hiszen a szabályozásból eredő terheik csökkenni fognak). Jelentős javulás várható az **EETS-szolgáltatók** versenyképessége terén is.

#### Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?

Mivel az úthálózat-fenntartók túlnyomórészt tagállami közigazgatási szervek vagy hivatalok, többletköltségeik hatással lesznek a tagállami költségvetésekre. Azonban csak viszonylag kis mértékű hatásról beszélhetünk (legfeljebb pár millió euró egy-egy tagállami közigazgatási szervre lebontva).  
A „vizonteladói modell” kötelező használata, amelyben az úthasználók az EETS-szolgáltató, nem pedig az úthálózat-fenntartó nevében kiállított számlát kapnak, nehézségekbe ütközhet azokban a tagállamokban, amelyek az úthasználati díjakat adóbevételeknek tekintik.

#### Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

A fentiekén túlmenően nem kell jelentős hatásokra számítani.

#### Érvényesül-e az arányosság elve?

A második lehetőséget alkotó intézkedések kiterjedt konzultáció és párbeszéd eredményeként kerültek kidolgozásra. A folyamatban az elektronikus útdíjszedési piac valamennyi képviselője részt vett, az eredmény tehát az ágazati szereplők között létrejött konszenzuson alapul. Ez már magában garancia arra, hogy az arányosság elve nem sérült.

### D. További lépések

#### Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?

A Bizottság előre láthatóan 2025-ben fogja elemezni az új jogszabály hatásait.

<b>C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai</b>
<b>Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?</b>
<p>A 3. b) lehetőség:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2030-ra 9 milliárd EUR-val csökkentené a forgalmi torlódások jelentette költségeket, az úthasználati díjakból évente 10 milliárd EUR pluszbevételt hozna, és 25%-kal fellendítené az úthálózatba irányuló beruházásokat,</li> <li>• jelentősen visszaszorítaná a CO<sub>2</sub>-, a NO<sub>x</sub>- és a porkibocsátást,</li> <li>• a közegészségügy szempontjából is pozitívumokkal járna, és csökkentené mind a légszennyezés, mind a balesetek okozta költségeket (2030-ra 0,37 milliárd EUR),</li> <li>• akár 208 ezer új munkahely létrehozását tenné lehetővé, ami a GDP 0,19%-ának megfelelő pluszt jelentene, valamint</li> <li>• azáltal, hogy a rövid érvényességi idejű matricák árát a felére csökkentené, hozzájárulna ahhoz is, hogy az uniós polgárok az úthasználati díjak terén is egyenlő bánásmódot élvezzenek.</li> </ul>
<b>Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?</b>
<p>A teheráru-fuvarozás költségei 1,1%-kal megemelkednének, de az utasszállítás költségeire ez nem lenne kihatással. A hatóságok számára az új útdíjszedési rendszerek bevezetése, illetve a meglévő rendszereknek az érintett tagállamokra való kiterjesztése kiadásokat jelentene (összesen 1,2–1,4 milliárd EUR egyszeri beruházási költség), e rendszerek működtetése pedig évente mintegy 168–200 millió EUR-ba kerülne. Az úthasználati díjaknak az úthálózat újabb részeire és újabb felhasználói csoportokra való kiterjesztése évente kb. 198–228 millió EUR-val növelhetné a jogszabályoknak való megfelelés költségeit az úthasználók szintjén.</p>
<b>Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kkv-kra és a versenyképességre?</b>
<p>A közúti áru fuvarozással foglalkozó cégek csaknem 100%-a kkv. Az úthasználati díjak kiterjesztése nyomán növekednének a jogszabályok betartásával kapcsolatos kiadásai; azonban járulékos költségeik javát továbbháríthatják az ügyfelekre, így összességében csak csekély mértékű (kevesebb mint 0,25%) többletkiadásuk keletkezik.</p> <p>Az infrastruktúrába irányuló beruházások felélénkülése kimondottan kedvező hatással lenne az építőiparra.</p>
<b>Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?</b>
<p>A közsféra többletbevételekhez jut, de azon az áron, hogy az új elektronikus útdíjszedési rendszerek kiépítésébe és működtetésébe először be kell ruházni. Ha a tagállamokra gyakorolt nettó gazdasági hatást nézzük, csaknem évi 10 milliárd EUR pluszról beszélhetünk.</p>
<b>Lesznek-e egyéb jelentős hatások?</b>
<p>A dízfogyasztás a várakozások szerint érezhetően (1,3%-kal) csökkenni fog.</p>
<b>Érvényesül-e az arányosság elve?</b>
<p>A kezdeményezés csupán a célokhoz való hozzájárulásnak tekinthető. Nem írja elő az úthasználati díjak alkalmazását, hanem koordinálja és előmozdítja a tagállami szinten hozott intézkedéseket. A tagállamokra, a vállalkozásokra és a polgárokra háruló költségek a várható előnyökhöz képest korlátozottan mondhatók. A kezdeményezés tehát nem megy túl azon, amire mindenképpen szükség van a feltárt problémák megoldásához és a célok eléréséhez.</p>
<b>D. További lépések</b>
<b>Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?</b>
<p>A Bizottság az új jogszabályt 2025-ben fogja értékelné.</p>