



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Plenárisülés-dokumentum*

---

**A7-0142/2013**

25.4.2013

## **JELENTÉS**

az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatással és a könnyű személygépjárművekre vonatkozó matricás rendszerrel kapcsolatos stratégiáról (2012/2296(INI))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Jim Higgins

## TARTALOMJEGYZÉK

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY .....	3
INDOKOLÁS .....	9
A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE.....	10

## **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY**

### **az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatással és a könnyű személygépjárművekre vonatkozó matricás rendszerrel kapcsolatos stratégiáról (2012/2296(INI))**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett, „A könnyű személygépjárművekre kivetett nemzeti közúti infrastruktúrahasználati díj alkalmazása” című bizottsági közleményre (COM(2012)0199),
  - tekintettel az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett, „Az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás végrehajtása” című bizottsági közleményre (COM(2012)0474),
  - tekintettel a Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című közlekedésről szóló fehér könyvére (COM(2011)0144),
  - tekintettel eljárási szabályzata 48. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A7-0142/2013),
- A. mivel az európai elektronikus útdíjszedési rendszer (EETS) Bizottság által bevezetett jelenlegi rendszere nem működik és át kell alakítani; mivel bizonyos piaci érdekeltek jelenleg nem érzik a kölcsönösen átjárható európai elektronikus útdíjszedési rendszerhez való alkalmazkodás monetáris előnyét;
- B. mivel a jövőben valószínűleg csökkenni fog a tagállamokhoz az adókból és jövedéki adókból befolyó jövedelem a kőolajalapú üzemanyagoktól való elmozdulás következtében;
- C. mivel a „fogyasztó fizet/szennyező fizet” elvnek továbbra is az európai közlekedés kulcsfontosságú prioritásának kell lennie;
- D. mivel a közeljövőben egyre több tagállamban fog megvalósulni az úthasználati díjszabás;
- E. mivel a határ menti területeken az új elektronikus útdíjszedési rendszerek végrehajtásakor többször is bizonyos problémák adódtak a külföldi úthasználókkal összefüggésben, ami anyagi károkkal és hátrányos megkülönböztetéssel kapcsolatos kifogásokhoz és panaszokhoz vezetett;
- F. mivel az Európai Unió felelős azért, hogy ez az új fejlesztés ne érintse kedvezőtlenül a határon átnyúló utazást, a határ menti régiókban élők mindennapi életét vagy a kereskedelmet;
- G. mivel az Európai Uniónak ösztönöznie kell az olyan úthasználati díjszabást, amely nem részesíti hátrányos megkülönböztetésben azon úthasználókat, akik nem az úthasználati díjat beszedő ország lakosai;

- H. mivel a jövőben az új utak építése mellett több pénzre lesz szükség elsősorban a meglévő közlekedési infrastruktúra fenntartásához és karbantartásához;
- I. mivel a tagállamok számára lehetővé kell tenni akár a távolságalapú, akár az időalapú díjrendszerek bevezetését, azonban lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy lehetőség szerint előnyt élvezzenek a távolságalapú rendszerek, mivel azok az időalapú rendszereknél méltányosabbak és kevésbé diszkriminatívak;
- J. mivel már léteznek technológiák az útdíjhasználati rendszerek átjárhatóvá tételére;
- K. mivel az európai elektronikus útdíjszedési rendszer egyetlen komoly problémája nem piaci vagy technikai kérdésekkel kapcsolatos, hanem azzal, hogy hiányzik az ilyen rendszer végrehajtásához szükséges politikai akarat;

### ***Általános keret***

1. tudomásul veszi a Bizottság nyilatkozatát, amely szerint a két legfőbb érintett az útdíjszedők és az EETS-szolgáltatók, azonban rámutat arra, hogy az úthasználók, különösen a közlekedési vállalatok a harmadik legfontosabb érdekelt fél; rámutat, hogy a személygépkocsik tulajdonosai lehetséges végfelhasználók, akik segítséget nyújthatnak az európai elektronikus útdíjszedési rendszer fejlesztésének felgyorsításához;
2. felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg, hogyan lehetne az érdekelt feleket hatékonyabban bevonni a következő lépésekbe;
3. hangsúlyozza, hogy míg a személyes adatok védelme és általában véve az adatvédelem kiemelkedő fontosságúnak számít, valamint minden új intézkedést az európai uniós adatvédelmi jog és különösen a 95/46/EK irányelv szerint kell meghozni, ez nem jelenthet akadályt a rendszerek kölcsönös átjárhatósága tekintetében;
4. elismeri az úttulajdonosok azon jogát, amely szerint infrastruktúrájuk használatáért és az ehhez kapcsolódó szolgáltatásokért megfelelő összeg fizetése jár nekik;

### ***Az európai elektronikus útdíjszedési rendszer: az eddigi kudarc és az új irány szükségessége***

5. egyetért a Bizottsággal abban, hogy az európai elektronikus útdíjszedési rendszerről szóló hatályos 2004/52/EK irányelv nem vezetett a tagállamok között kölcsönösen átjárható európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatások várt kialakulásához; úgy véli, hogy az EETS kudarcot vallott, valamint hangsúlyozza, hogy drasztikus intézkedéseket kell hozni a fenti cél elérése érdekében;
6. úgy véli, a Bizottságnak a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó, megfelelő jogalkotási javaslatokat kellene kidolgoznia minél előbb, hogy minden érdekelt felet kötelezzen az európai elektronikus útdíjszedési rendszer projektjének előmozdítására;
7. sajnálatosnak tartja, hogy a tagállamok egészében véve kevés érdeklődést mutattak az EETS kifejlesztése iránt, továbbá hogy a Bizottság nem tesz lépéseket az uniós jog érvényesítése érdekében; ezért ezzel összefüggésben sürgeti a Bizottságot, hogy dolgozzon ki, illetve javasoljon egy olyan ösztönző rendszert, amely az üzemeltetőket és

tagállamokat arra sarkallja, hogy minél rövidebb idő alatt bevezessék a rendszert;

8. egyetért a Bizottsággal abban, hogy az elektronikus útdíjszedés területén igény van kölcsönösen átjárható megoldásra, azonban véleménye szerint megfelelő intézkedések szükségesek ahhoz, hogy az érdekeltek végrehajtsanak egy ilyen rendszert, mivel kizárólag a kölcsönösen átjárható rendszerből származó bevétel nem elég vonzó az útdíjbeszedő berendezések egyes gyártói vagy egyes üzemeltetők számára;
9. úgy véli, hogy a Bizottság által alkalmazott piaci alapú megközelítés eredménytelennek bizonyult, ezért politikai intézkedésekre van szükség az európai elektronikus útdíjszedési rendszer bevezetésének felgyorsítása és közeljövőben történő megvalósítása érdekében;
10. úgy véli, hogy a Bizottság regionalizáció továbbvitelével kapcsolatos tervei nem kielégítőek, mivel további késedelmekhez vezethetnek, ami a szolgáltatás egész Unióra kiterjedő kifejlesztésének rovására mehet;
11. úgy véli, hogy a szolgáltatás egész Unióra kiterjedő kifejlesztésének kell továbbra is mindenképpen az EU végső céljának maradnia; hangsúlyozza, hogy a regionalizáció, ha végrehajtják, csak átmeneti szakasz lehet;
12. úgy véli, hogy több széles körű intézkedésre van szükség, és szorgalmazza, hogy a Bizottság egyrészt szigorúan lépjen fel azon tagállamokkal szemben, amelyek nem megfelelő módon hajtják végre az uniós jogszabályt, másrészt haladéktalanul kezdje el a témával kapcsolatos összes rendelkezésre álló tanulmány áttekintését, hogy egyértelműen megalapozza a közép- és hosszú távú intézkedésekkel kapcsolatos különböző lehetőségeket, köztük – a fizikai akadályok okozta közlekedési dugók megelőzése és csökkentése érdekében – az olyan technológián keresztül történő úthasználati díjszabást, mint például a GPS/GNSS, és sürgeti, hogy a Bizottság 2013 végére nyújtsa be áttekintését;
13. úgy véli, hogy a Bizottságnak tanulmányoznia kellene, hogy mely pénzügyi szempontok és feltételek mellett válhat az európai elektronikus útdíjszedési rendszer működőképes valósággá;
14. úgy véli, hogy az átjárhatóságról szóló 2004/52/EK irányelv biztosítja a párhuzamosan működő egyedi úthasználati díjrendszerek tekintetében megfelelő szabályozási keretet, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy az úthálózatok sajátosságainak figyelembevételével válasszanak a különböző technológiák közül;
15. úgy véli, hogy a választott rendszertől függetlenül a Bizottságnak nagy gondot kell fordítania annak biztosítására, hogy a fogyasztók mindig tisztában legyenek az útdíj összegével, amelyeket az elektronikus berendezés vagy egyéb fizetőeszköz segítségével szednek be;
16. kéri, hogy a több országon átutazó és különösen a külső határoknál elhelyezkedő tagállamok felől vagy azok irányába haladó hivatásos és más járművezetők sajátos igényeit mindig vegyék figyelembe a szolgáltatás fejlesztésekor;
17. felkéri az Európai Bizottságot, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatokkal kapcsolatos

munkaprogramjaiban biztosítson lehetőséget az európai elektronikus útdíjszedési rendszer megvalósításának felgyorsítását szolgáló projektek finanszírozására;

18. úgy véli, eredménytelennek bizonyult az a megközelítés, hogy a szolgáltatásnyújtást a piac határozza meg, és meg kell vizsgálni azokat a hibákat, amelyek e helyzet kialakulásához vezettek;
19. véleménye szerint az ágazat érintett szereplői – azaz az útdíjszedési szolgáltatók, útkoncessziók, valamint az elektronikus kártyák és ehhez kapcsolódó berendezések gyártói – részéről nincs meg az akarat az EETS bevezetésére, és lehetséges, hogy az érdekelt felek együttműködését kikényszerítő rendeletre van szükség; úgy véli, hogy a Bizottságnak támogató intézkedéseket kell bevezetnie a végső felhasználót szolgáló hatékony úthasználati díjszabás kidolgozása érdekében, különös tekintettel az úthasználati díjszabás szélesebb körben történő jövőbeni alkalmazására;
20. felszólítja a Bizottságot, hogy a különböző tagállamok között folyamatban lévő, a műszaki és szerződéskötési átjárhatóságra irányuló projektek alapján készítsen részletes értékelést, és adott esetben javasoljon a bevált gyakorlatokon alapuló új intézkedéseket;
21. egyetért a Bizottsággal abban, hogy már létezik technológia a kölcsönösen átjárható rendszerek számára;
22. rámutat, hogy számos tagállam az elkövetkező néhány éven belül készen áll az útdíjfizetési rendszerek bevezetésére vagy a meglévő koncessziók meghosszabbítására; annak biztosítására kéri a Bizottságot, hogy e rendszerek tegyenek eleget az átjárhatósági követelményeknek, továbbá az útdíjfizetési rendszerek végrehajtása semmiképpen ne jelentsen hátrányos megkülönböztetést a nem az adott országban élők számára, azaz ne akadályozza a szabad mozgás elvét;
23. felszólítja a tagállamokat és a díjköteles útszakaszok üzemeltetőit, hogy szorosan működjenek együtt a szomszédos országokkal, valamint minden rendelkezésükre álló eszközzel – így többek között a fizetési rendszerek, az úthasználókat az árakról és az úthasználat feltételeiről tájékoztató eszközök segítségével – támogassák a rendszer bevezetését;
24. mulasztás esetén kötelezettségszegési eljárások indítását szorgalmazza;

***Közúthasználati díjak: matricák, díjfizetés, kölcsönös átjárhatóság és adatvédelem***

25. hangsúlyozza, hogy a tagállamoknak kell eldönteniük, hogy bevezessenek-e úthasználati díjakat vagy sem, és hogy nekik kell meghatározniuk az úthasználati díj összegét, valamint az ő kezükben kell hogy legyen a végső döntés arról, hogy mire költik az úthasználati díjszedésből származó bevételeket;
26. felszólítja a tagállamokat közlekedési hálózatuk továbbfejlesztésére az úthasználati díjszedésből származó bevételek ezen célra történő elkülönítése révén, hogy úthálózatuk a lehető legfenntarthatóbb, leghatékonyabb, legkörnyezetkímélőbb és legbiztonságosabb legyen;

27. elismeri, hogy a tagállamok jelenleg azt tervezik, hogy új típusú gépjárművekre – köztük a könnyű személygépkocsikra – vetnek ki úthasználati díjat, ami miatt még sürgetőbb, hogy a Bizottság bevezessen egy koordinált, kölcsönösen átjárható díjszabási rendszert;
28. a kedvező irányba tett lépésnek tartja, ha az útdíjakat a „felhasználó fizet” elv alapján egyenlőbben alkalmazzák valamennyi járműkategória esetében;
29. felszólítja a tagállamokat, hogy a nemzeti útdíjrendszerek létrehozásakor vegyék figyelembe a határ menti régiók lakosainak sajátos helyzetét; hangsúlyozza, hogy a nemzeti útdíjrendszerek semmilyen megkülönböztető hatással nem járhatnak;
30. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az útdíjrendszerekre vonatkozó tervek kidolgozásakor vegyék figyelembe a határ menti régiók sajátos helyzetét, minimálisra csökkentve ezzel a határ menti régiókban élőkre gyakorolt hatást;
31. úgy véli, hogy míg a bevételek előteremtése a tagállamok hatáskörébe tartozik, az Európai Uniónak a távolságalapú díjazási rendszert kell támogatnia a matricás rendszer helyett, mivel az előbbi sokkal méltányosabb, nem diszkriminatív rendszer, az utóbbi a múltban viszont már gondot okozott a hatékonyság és a diszkrimináció tekintetében, és minden lehetséges esetben el kell kerülni;
32. úgy véli, hogy a Bizottságnak az időalapú rendszerek esetében kötelezővé kell tennie, hogy különféle napi, heti, havi és éves arányos díjstruktúrákon alapuló testre szabott matricákat ajánljanak az úthasználóknak, lehetővé téve, hogy a matricát akár 30 nappal az úthasználatot megelőzően beszerezzék, és hogy egyértelműen megadják az adminisztratív díjként felszámított összeget, valamint úgy véli, hogy a Bizottságnak a távolságalapú rendszerek szélesebb körű bevezetését kell támogatnia, szemben az időalapúakkal;
33. úgy véli, hogy bármilyen, az üzemeltetési rendszert és a fogyasztók, valamint mozgásuk adatait megosztó új díjszabási rendszernek szigorúan meg kell felelnie az uniós adatvédelmi szabályozásnak, valamint az adatokat személyteleníteni kell a magánélet védelme érdekében; pragmatikusan közelíti meg az adatvédelmet, és véleménye szerint a szükséges óvintézkedések megléte esetén az adatvédelmi aggályok már nem jelenthetnek akadályt a kölcsönös átjárhatóság területén;
34. sürgeti a Bizottságot, hogy kötelezze a matricákat használó tagállamokat a matricaértékesítés és az információkhoz való hozzáférés jelentős egyszerűsítésére és online fizetési szolgáltatás működtetésére, amely lehetővé teszi a fogyasztók számára a díjaik előzetesen történő online kifizetését egy mindenki számára hozzáférhető felületen az egyetemes tervezés követelményeinek megfelelően;
35. sürgeti a Bizottságot, hogy tegye lehetővé az útdíjszedési és matricás rendszerek esetében a mobiltelefonon keresztüli fizetést;
36. hangsúlyozza egy olyan megfelelő és jól látható jelzés szükségességét, amely tájékoztatja az autósokat a fizetendő összegről; ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a pénzbírságokkal és egyéb büntetésekkel kapcsolatos információkat egyértelműen fel kell tüntetni és könnyen hozzáférhetővé kell tenni;

37. elismeri az áru fuvarozó cégek és a kkv-k igényeit, valamint azt az előnyt, amit az európai elektronikus útdíjszedési rendszer jelentene ezen csoportok számára az áruk számára a lehető legversenyképesebb áron való piacra juttatása szempontjából;
38. megállapítja, hogy ezek a vállalkozások és kkv-k Európában a gazdasági növekedés és a munkahelyteremtés fontos tényezői, és ezért alapvetőnek tartja, hogy ezeket a vállalkozásokat ne sújtsák szükségtelen többletdíjakkal, hanem valamennyi járműkategória tekintetében horizontálisan a „felhasználó fizet” elvet alkalmazzák;
39. javasolja, hogy a Bizottság hozzon határozott intézkedést azokkal szemben, akik nem hajlandók együttműködni a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó hatályos irányelvvel, mindeközben mérje fel az európai elektronikus útdíjszedési rendszerről, valamint az útdíjszedési rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló új jogszabályra irányuló bizottsági javaslat benyújtásának szükségességét;
40. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.



## INDOKOLÁS

Egyetérték a Bizottság azon állításával, hogy az EETS nem lett sikeres. Teljes kudarc volt, és véleményem szerint a Bizottságnak a lehető leghamarabb rendeletre irányuló új javaslatot kell előterjesztenie az EETS megvalósulása érdekében.

Csalódott vagyok amiatt, hogy a Bizottság két közleményében nem fektetett kellő hangsúlyt a gyorsan fejlődő GPS/GPRS-technológiákra. A Bizottság a lehetőségekhez képest eddig nem végzett elég részletes értékelést. Talán nem igazán érdemes az EETS-re jelenlegi formájában összpontosítani, ha néhány éven belül az útdíjhasználat teljes egészében valamely más technológia alapján fog működni.

A Bizottság „büntetés és a mézesmadzag” megközelítése túl kevés, és túlságosan megkésett. A Bizottságnak párbeszédet kell folytatnia a tagállamokkal a teljesen működőképes EETS előnyeinek kihangsúlyozása érdekében. Véleményem szerint a probléma kezelésének egyetlen módja a rendelet.

A Bizottság által rendelettel leszorított roamingdíjak példáját kell figyelembe venni, mikor a Bizottság az EETS-szel foglalkozik. Ebben az esetben több éves sikertelen tárgyalást és kísérletet követően, amikor az üzemeltetőket megpróbálták rávenni a díjcsökkentésre, a Bizottság bevezetett egy rendeletet, amely egyik napról a másikra arra kényszerítette az üzemeltetőket, hogy együttműködjenek és leszorítsák a díjakat.

Számomra kulcsfontosságú az adatvédelem, és nem szabad lépéseket tennünk, amennyiben nem tudjuk biztosítani az adatvédelmi és a magánélet tiszteletben tartására vonatkozó jogszabályokat. Pragmatikusan kell együttműködnünk, hogy e tekintetben megoldást találjunk.

Az online fizetési rendszerek alkalmazása kulcsfontosságú az árak átláthatóságának és a kényelem biztosítása érdekében, különösen azok számára, akik nem a díjat beszedő tagállam lakosai.

Törekednünk kell a szennyező fizet elv megerősítésére az áru fuvarozók, a kkv-k és az autósok adminisztratív terheinek csökkentése mellett.

Az időalapú díjszabás helyett a távolságalapú díjszedést kell sürgetnünk, mivel a matricás vagy időalapú díjrendszerek nem tükrözik megfelelően a tényleges úthasználatot, ezért a távolságalapú díjszabáshoz képest nem felelnek meg a fogyasztó/szennyező fizet elvnek.

A heti matricák ára az éves bérlethez képest arányosan négyszer-öttször magasabb lehet, s ezen hátrányos megkülönböztetés miatt véget kell vetni ennek a helyzetnek.

Az EETS és az úthasználati díjszabás új, váratlan akadályokba ütközik, amelyekkel az Európai Parlamentnek szembe kell néznie.

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	23.4.2013
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :                35 - :                5 0 :                0
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Erik Bánki, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Ziļe
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Wolf Klinz, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (187. cikk (2) bekezdés)</b>	Josef Weidenholzer