

A DÍJ, AMIT ÉRDEMES KIVETNI

ÚTMUTATÓ A TEHERGÉPJÁRMŰVEK ÚTDÍJAINAK
ÚJ EURÓPAI UNIÓS SZABÁLYOZÁSÁHOZ

BUDAPEST, 2006



**LEVEGŐ
MUNKACSOPORT**



European Federation for
TRANSPORT and ENVIRONMENT

**EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI
ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI
SZÖVETSÉG**

A díj, amit érdemes kivetni

Útmutató a tehergépjárművek útdíjainak új európai uniós szabályozásához*, T&E 06/1

* 2006/38/EK irányelv a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról. Az irányelv euromatrica-irányelv néven is ismert.

Szerzők: Markus Liechti, Nina Renshaw

Magyarra fordította: Jenei Zsolt

© T&E 2006

Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség
(European Federation for Transport and Environment – T&E)
Rue de la Pépinière, 1
B-1000 Brüsszel
Belgium
www.transportenvironment.org

Magyarra fordította és magyarul megjelentette:

Levegő Munkacsoport
(az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség tagszervezete)
1465 Budapest, Pf. 1676
Telefon: (1) 411-0509, 411-0510
Fax: (1) 266-0150
www.levego.hu

Felelős kiadó: Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke

A DÍJ, AMIT ÉRDEMES KIVETNI

ÚTMUTATÓ A TEHERGÉPJÁRMŰVEK ÚTDÍJAINAK
ÚJ EURÓPAI UNIÓS SZABÁLYOZÁSÁHOZ



LEVEGŐ MUNKACSOPORT



EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI
ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI SZÖVETSÉG

TARTALOMJEGYZÉK

ÖSSZEFOGLALÁS: A MÓDOSÍTOTT IRÁNYELV RENDELKEZÉSEI ÉS LEHETŐSÉGEI	3
FOGALMAK MEGHATÁROZÁSA	
RÖVIDÍTÉSEK	
1) BEVEZETÉS	7
2) A TÁVOLSÁG ALAPÚ ÚTDÍJ-RENDSZEREK LEGÚJABB TAPASZTALATAI	9
3) A JÁRMŰVEK KÖRE	11
4) FÖLDRAJZI KITERJEDÉS	13
5) AZ ÚTDÍJAK DIFFERENCIÁLÁSA	15
6) FELÁRAK	17
7) SZABÁLYOZÓ DÍJAK	9
8) A BEVÉTELEK FELHASZNÁLÁSA	20
9) VÉGREHAJTÁS	21
1. Melléklet: Jelenlegi helyzet és lehetőségek a tagállamokban – összehasonlítás	22
2. Melléklet: A módosított euomatrica-irányelv lehetőségei érzékeny hegyvidéki területeken	31
3. Melléklet: A helyzet és lehetőségek Ausztriában	41
4. Melléklet: A helyzet és lehetőségek Németországban	43
5. Melléklet: A helyzet és lehetőségek a hagyományos autópálya-üzemeltetőkkel rendelkező országokban	45
6. Melléklet: A helyzet és lehetőségek a hagyományosan használati díjakat alkalmazó országokban	48
7. Melléklet: A helyzet és lehetőségek a díjkivetési rendszereket nem alkalmazó országokban	52
8. Melléklet: A helyzet és lehetőségek az átfogó rendszerekkel nem rendelkező új tagállamokban	54
9. Melléklet: Kiegészítés a magyar kiadáshoz	63
Jegyzetek	65

ÖSSZEFOGLALÁS:

AZ IRÁNYELV RENDELKEZÉSEI ÉS LEHETŐSÉGEI

A módosított euomatrixa-irányelv alapvető rendelkezéseinek áttekintése

- 1) **Az irányelv NEM kötelezi a tagállamokat arra, hogy tehergépjárművekre úthasználati díjakat vezessenek be.** A tagállamok szabadon dönthetnek arról, hogy bevezetnek-e úgynevezett használati díjakat (időtartam alapú díjakat, például öntapadó címkéket és matricákat) vagy útdíjakat (távolság alapú díjakat) a tehergépjárművekre.
- 2) **Az irányelv szabályokat határoz meg azon tagállamok részére, amelyek használati díjakat vagy útdíjakat vezettek be vagy kívánnak bevezetni** a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó járművekre a transzeurópai közúthálózathoz (TEN-R) tartozó utakon.
(Lásd: http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf.)
- 3) Az irányelv **döntési szabadságot biztosít a tagállamok részére az irányelv hatályán kívüli bármilyen úthasználati díjkivetési rendszert illetően. Az egyéb járművekre (személygépkocsikra és kisteherautókra) vonatkozó díjkivetés, valamint az egyéb (nem TEN-R) utakra vonatkozó díjkivetés ezért NEM tartozik a jelen irányelv hatálya alá.** Az ilyen rendszerekre kizárólag az Európai Unióról szóló Szerződés¹ általános szabályai alkalmazandóak – különösen a megkülönböztetés-mentesség és az arányosság alapelvei. A megkülönböztetés-mentesség azt jelenti, hogy EU tagállamokból származó használók számára kizárólag a származási helyük alapján nem számíthatók fel eltérő díjtételek. Az arányosság azt jelenti, hogy valamely eszköznek a belső piacra – főként az áruk szabad áramlására – gyakorolt hatása meg kell, hogy feleljen az eszköz alkalmazása révén elérni kívánt célnak.
- 4) **A használati díjak vagy útdíjak bevételei nem haladhatják meg az infrastruktúra-költségeket – vannak azonban fontos kivételek.** Az úgynevezett „súlyozott átlagos útdíj-tétel” (az összes bevétel elosztva az összes jármű-kilométerrel) elvileg nem haladhatja meg az építési költségeket, valamint a kérdéses hálózat – azon hálózat, amelyen az útdíjakat kivetik – működtetési, fenntartási és fejlesztési költségeit. Vannak azonban fontos kivételek – lásd a következő oldalon ismertetett 2. és 5. lehetőségeket.

Alkalmazási kör:	Alkalmazandó szabályok	
	a régi jogszabályi keretek között	az új jogszabályi keretek között
Autópályák	1999/62 irányelv	2006/38 irányelv (amennyiben az autópályák a TEN-R részét képezik) vagy szubszidiaritás (amennyiben nem részei a TEN-R-nek)
TEN utak (TEN-R)	1999/62 irányelv (autópályák esetében) vagy nem engedélyezett a díjkivetés (nem autópályák esetében)	2006/38 irányelv
Párhuzamos utak	Korlátozott feltételekkel engedélyezett az 1999/62 irányelv alapján	Szubszidiaritás / Szerződés
Egyéb utak	Nem engedélyezett	Szubszidiaritás / Szerződés
Városi területek	Szubszidiaritás / Szerződés	Szubszidiaritás / Szerződés
12 tonnánál nagyobb tömegű nehéz tehergépjárművek	1999/62 irányelv	2006/38 irányelv
3,5 tonnánál nagyobb és 12 tonnánál kisebb tömegű tehergépjárművek	Szubszidiaritás / Szerződés	2006/38 irányelv
Személygépkocsik és 3,5 tonnánál kisebb tömegű kisteherautók	Szubszidiaritás / Szerződés	Szubszidiaritás / Szerződés

A módosított euromatrica-irányelv lehetőségeinek áttekintése

- 1) Lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy használati díjakat vagy útdíjakat vessenek ki a teljes úthálózaton.** A régi irányelv (bizonyos kivételekkel) csak az autópályákon történő díjkivetést engedélyezte a tagállamok számára. Az új irányelv szabályokat határoz meg a 3,5 tonnánál nagyobb tömegű járművek használati díjaira vagy útdíjaira vonatkozóan a TEN-R hálózaton. Az egyéb utak és egyéb járművek (személygépkocsik és kisteherautók) esetében a Szerződés általános szabályai – azaz a megkülönböztetés-mentesség és az arányosság elvei – alkalmazandóak.
- 2) Lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a súlyozott átlagos díjtételen felüli „szabályozó díjakat” vessenek ki a forgalmi torlódás és szennyezés leküzdése érdekében.** A 9. cikk lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy további úgynevezett „szabályozó díjakat” vessenek ki, amelyeket kifejezetten az időhöz és helyhez kötődő forgalmi torlódások vagy környezeti hatások leküzdése céljából alakítanak ki, például városi területeken. Ezek a díjak a „súlyozott átlagos útdíj-tétel” fölött vethetők ki. Ezek a további szabályozó díjak csak a Szerződés szabályainak kell, hogy megfeleljenek, azaz a megkülönböztetés-mentesség és az arányosság elveinek. Az irányelv nem definiálja az „időhöz és helyhez kötődő forgalmi torlódások” és a „környezeti hatások” fogalmait.

- 3) **Lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy eltérő díjtételeket alkalmazzanak (1) a hét napjai és a napszakok alapján, valamint kötelezi is a tagállamokat arra, hogy eltérő díjtételeket alkalmazzanak (2) az „Euro” kibocsátási kategóriák vagy a PM- (részecske) és NO_x-kibocsátások alapján 2010-től kezdődően.** A legmagasabb és a legalacsonyabb díjtételek közötti legnagyobb eltérés 100% (2-es szorzótényező) e két tényező mindegyikénél – és az eltérések összeadhatóak. Például: egy keddi napon csúcsforgalmi időszakban közlekedő 40 tonnás „Euro 0” kategóriájú tehergépjármű díjtétele legfeljebb 4-szerese (2×2) lehet egy vasárnap este közlekedő 40 tonnás „Euro 5” kategóriájú tehergépjármű díjtétele. 2010-től kezdődően a tagállamok elvileg kötelesek az irányelv hatálya alá tartozó útdíj-tételekben eltéréseket alkalmazni a kibocsátások alapján – léteznek azonban bizonyos mentességek.
- 4) **Kötelezővé teszi a használati díjakat vagy útdíjakat alkalmazó tagállamok számára, hogy ezeket valamennyi 3,5 tonnánál nagyobb tömegű járműre kiterjesszék – léteznek azonban bizonyos mentességek.** Minden más, 3,5 tonnánál kisebb tömegű járműre és a TEN-R hálózaton kívüli utakra vonatkozó díjkivetéseknek a Szerződés – kevésbé konkrét – szabályainak kell megfelelniük. 2012-ig a tagállamok még dönthetnek úgy, hogy kihagyják a 3,5 és 12 tonna közötti tömegű járműveket.
- 5) **Lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy nagyon konkrétan meghatározott esetekben „felárat” vessenek ki.** Hegyvidéki területeken a tagállamok úgynevezett „felárat” vehetnek ki a súlyozott átlagos útdíj-tételen felül azzal a feltétellel, hogy a többletbevételeket elsőbbséget élvező TEN-T projektek céljára használják fel ugyanazon az útvonalon. Határokon átnyúló elsőbbséget élvező projektek esetében a felár maximálisan 25% lehet. Egyéb elsőbbséget élvező projekteknél a felár legfeljebb 15% lehet.
- 6) **Lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy eldönthessék, milyen módon használják fel az útdíjból vagy használati díjból származó bevételeket.** Az irányelv ajánlása, hogy a bevételeket a közlekedési ágazat javára és a teljes közlekedési rendszer optimalizálására (azaz nem csak a közutak érdekében) használják fel. Mivel az ajánlások jogilag nem kötelező erejűek, a tagállamok nem közlekedési célokra is felhasználhatják a bevételeket.
- 7) **Kötelezővé teszi a tagállamok számára, hogy biztosítsák a rendszerek megfelelő végrehajtását.** Ennek elérése érdekében a tagállamok meghozhatnak minden szükséges intézkedést, és olyan szankciókat alakíthatnak ki, amelyek hatékonyak, arányosak és visszatartó erejűek.

A MÓDOSÍTOTT IRÁNYELVBEN SZEREPLŐ FOGALMAK MEGHATÁROZÁSA

„Autópályadíj: valamely infrastruktúra szakaszon egy adott távolság jármű általi megtételéért fizetendő összeg; a fizetendő összeg a megtett távolság és a járműtípus alapján kerül meghatározásra.”

A fordító megjegyzése: A 2006/38/EK irányelv egyik kulcsfogalmára (angolul: „toll”) az irányelv hivatalos magyar változatában alkalmazott kifejezést („autópályadíj”) pontatlan fordításnak tartjuk. A szó elsődleges jelentése, az irányelvben szereplő meghatározás tartalma és a vonatkozó szövegösszefüggések is az „útdíj” kifejezés használatát indokolják. Az angol nyelvű eredeti kiadvány több helyen idéz a 2006/38/EK irányelvből. Az idézetekben az irányelv hivatalos magyar fordításának megfelelő szakaszait szerepeltetjük, hiszen ezt nem változtathattuk meg. E helyek kivételével azonban az „útdíj” kifejezést alkalmazzuk ott, ahol autópályákon kívüli egyéb utakra (is) kivethető vagy kivett díjakról van szó.

„Súlyozott átlagos autópályadíj-tétel: az autópályadíjakból befolyó, egy adott időszakra vonatkozó teljes bevétel és az adott hálózaton megtett járműkilométerek számának hányadosa, amely hálózaton abban az időszakban autópályadíj fizetése volt kötelező. Mind a bevételt, mind a járműkilométereket azon járművek tekintetében kell kiszámolni, amelyekre az autópályadíj vonatkozik.”

„Használati díj: egy meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít egy jármű számára az infrastruktúra meghatározott időtartam alatti használatához.”

„Jármű: kizárólag közúti árufuvarozás céljára szánt vagy használt és 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű vagy csuklós járműszerelvény.”

„Járműtípus: az a járműkategória, amelybe a tengelyszáma, mérete, súlya vagy bármely más útkárosodásra vonatkozó osztályozási tényező, pl. a IV. mellékletben foglalt útkárosodás minősítési rendszer alapján a jármű tartozik, feltéve, hogy a felhasznált minősítési rendszer olyan járműjellemzőkön alapul, amelyek vagy szerepelnek a valamennyi tagállamban használt jármű dokumentációban, vagy láthatóak.”

„Nyílt autópályadíj-rendszer: olyan rendszer, amelyben autópályadíjat csak olyankor fizetnek, amikor a használó elhalad egy autópályadíj-állomás mellett. Az autópályadíj-állomások között azonban a használók beléphetnek a szakaszra, illetve elhagyhatják azt. Ez a típusú rendszer olyan esetekben vezethető be, amikor el akarják kerülni a helyi forgalom hátrányos helyzetbe hozását, vagy amikor ösztönözni kívánják a régió belüli autópálya-forgalmat.”

„Zárt autópályadíj-rendszer: olyan rendszer, amelyben valamennyi felhajtóútnál autópályadíj-állomásokat állítanak fel, és a használók a megtett kilométerek alapján fizetnek.”

RÖVIDÍTÉSEK

DSRC - Speciális célú rövid hatótávolságú hírközlés (Dedicated Short-range Communications)

EFC - Elektronikus díjbeszedés (Electronic Fee Collection)

ETC - Elektronikus útdíj-beszédés (Electronic Toll Collection)

GPS - Világméretű helyzetmeghatározó rendszer (Global Positioning System)

GSM - Világméretű mobil távközlő rendszer (Global System for Mobile Communication)

TEN-T - Transzeurópai közlekedési hálózat

TEN-R - Transzeurópai közúthálózat

1) BEVEZETÉS

A kiadvány tárgya és célkitűzése

Tanulmányunk célja, hogy útmutatást nyújtson az érdekeltek számára azokban az EU tagállamokban, amelyek tehergépjárművekre díjfizetési rendszer bevezetését, vagy meglévő díjfizetési rendszerek átalakítását tervezik. Kiadványunk segítséget nyújthat számukra a tehergépjármű-díjakra vonatkozó összetett európai szabályok saját nemzeti összefüggésrendszerükben történő értelmezésénél. E szabályok legutóbbi változatát 2005 decemberében hagyta jóvá az Európai Parlament, és 2006 márciusában fogadták el hivatalosan a közlekedési miniszterek. Az új szabályok a 2006/38/EK irányelvnek az Európai Unió hivatalos lapjában 2006. június 9-én történt közzétételkor léptek hatályba.

E tanulmány két kérdésre összpontosít: „Mi az, amit meg kell tenni?” és „Mi az, amit meg lehet tenni?”. Más szavakkal: arra igyekszünk egyértelmű választ adni, hogy a tagállamokra milyen kötelezettségek vonatkoznak, illetve a tagállamok milyen megmaradt választási lehetőségekkel rendelkeznek saját nemzeti tehergépjármű-díjfizetési rendszereik kialakítása során.

A háttér

Az egységes piac kialakulása óta az Európai Uniónak mindig is voltak jogszabályai a tehergépjárművek útdíjaira vonatkozóan. A tagállamoktól azonban ezek a rendelkezések soha nem követelték meg ilyen díjak bevezetését, „csupán” megállapították a játékszabályokat azok számára, akik ezt meg kívánták tenni.

Az EU szerepvállalásának mindig fontos indoka volt, hogy biztosítsa a belső piac megfelelő működését – s ennek kulcsfontosságú eleme volt megakadályozni azt, hogy a központi fekvésű uniós országok túlzott díjakat vessenek ki az átmenő forgalomra. Ezek a szabályok folyamatosan változnak, ahogyan a tehergépjárművekre vonatkozó díjkivetés eszköze maga is gyorsan fejlődik az új technológiák kialakulása nyomán. A múltban egyszerű éves autópálya-matricákat vagy egységes díjtételű papír alapú kilométerdíjakat alkalmaztak. Ezen korai rendszerek célja egyszerűen az infrastruktúra-költségek megfizetése volt.

Az új technológiák kialakulása és az úthasználati díjazási rendszerek fejlődő tudománya alapvetően változtatta meg ezt a helyzetet. Az útdíjak ma már egyre inkább olyan kifinomult eszközök, amelyek egész sor – többek között pénzügyi, forgalomkezelési, biztonsági és környezetvédelmi vonatkozású – kérdés kezelésére alkalmazhatóak.

Az uniós szabályozás legújabb változata bizonyos mértékig az úthasználati díjak elméletének és rendszereinek fejlődését tükrözi. A szabályok valamivel rugalmasabbak és korszerűbbek, mint a régié, ugyanakkor bonyolultabbak is – ezért készítettük ezt a kézikönyvet.

A döntéshozatali folyamat története

2005. december 15-én az Európai Parlament elfogadta azt a kompromisszumos javaslatot, amelyet a Közlekedési Miniszterek Tanácsának képviselői és az Európai Parlament Közlekedési Bizottsága (TRAN) dolgozott ki a tehergépjármű-útdíjakra alkalmazandó szabályokról. Európai szinten a közúti közlekedési infrastruktúra használatáért kivetett díjakra vonatkozó első irányelvet – közismert elnevezéssel az „euomatrix-irányelvet” – 1993-ban fogadták el. Ezt az irányelvet módosította azután az 1999/62 irányelv². 2003 júliusában az Európai Bizottság újabb javaslatot terjesztett be ezen irányelv módosítására.³ Az Európai Parlament 2005. december 15-i szavazása és a közlekedési miniszterek 2006. március 27-i hivatalos jóváhagyása beteljesítette ezt a módosítást, és lezárta az Európai Parlamentben és a Közlekedési Tanácsban zajló viták csaknem két és fél éves időszakát.

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség számára csalódást okozott a Bizottság 2003 júliusi javaslata, és alternatív javaslatot nyújtott be az 1999/62 irányelv módosítására.⁴ 2004 elejétől kezdődően az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség vezette az érdekelt feleknek azt a széles koalícióját⁵, amely egy rugalmasabb irányelv kialakításáért érvelt az Európai Parlamentben és a Közlekedési Tanácsban. Ez a koalíció különösen annak feltétlen szükségességét hangsúlyozta, hogy a módosított irányelv jogot biztosítson a tagállamok részére

1. az úthasználati díjak bármiféle korlátozás nélküli alkalmazására teljes közúthálózatukon,
2. a bevételek felhasználási módjáról való döntésre, és
3. valamennyi külső költség⁶ beépítésére.

Az Európai Parlament Közlekedési Bizottságában 2005. november 13-án tartott szavazás megfelelt az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség koalíciója által tett ajánlások többségének. A Közlekedési Miniszterek Tanácsa azonban határozottan ellenezte a külső költségek beépítését. A módosított irányelv végleges változata csupán azt kéri a Bizottságtól, hogy két éven belül hagyja jóvá a külső költségek kiszámításának módszertanát, és nyújtson be új javaslatot az irányelv ennek megfelelő átalakítására. Az Európai Parlament és a Tanács vállalták, hogy alaposan megvizsgálják a Bizottság ilyen irányú javaslatát. Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség számára csalódást keltő, hogy ez a 2005. december 15-én elfogadott kompromisszum még több évig akadályozni fogja a tagállamokat abban, hogy beépítsék a díjakba a környezeti és egészségi költségeket.

A módosított irányelv azonban hozott bizonyos mértékű előrelépést, és lehetőséget teremt a közúti közlekedés környezeti hatásainak mérséklésére. A tagállamok mostantól díjakat vehetnek ki a tehergépjárművekre teljes úthálózatukon – nem csak az autópályákon. A tehergépjármű-útdíjakat alkalmazó tagállamok ugyan csak 2012 után lesznek kötelesek valamennyi 3,5 tonnánál nagyobb tömegű járműre kiterjeszteni a díjakat, de már ezen időpont előtt is lehetőségük van ezt megtenni, ami előrelépés a jelenlegi 12 tonnás minimumhoz viszonyítva. 2010 után a tagállamok már kötelesek lesznek differenciálni az útdíjakat a járművek környezetvédelmi teljesítménye szerint, és szabályozó díjakat is kivethetnek a környezetvédelmi problémák kezelése érdekében. Végül pedig hegyvidéki területeken felár alkalmazható az átlagos útdíj fölött abból a célból, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) ugyanazon az útvonalon elhelyezkedő elsőbbséget élvező projektjeit finanszírozzák.

A módosított irányelvben foglalt szerény előrelépés csak akkor hajthat hasznot a gyakorlatban, ha a tagállamok ténylegesen kihasználják a lehetőségeket. Ez volt a legfőbb oka jelen tanulmányunk elkészítésének: hogy ismertessük azokat a lehetőségeket, amelyeket a nehéz tehergépjárművekre történő díjkivetéshez a módosított irányelv a tagállamok részére teremt, valamint hogy jelezzük a kihívást jelentő feladatokat.

Ezt megelőzően azonban először is röviden áttekintjük az úthasználati díjakkal kapcsolatban a különböző EU országokban szerzett tapasztalatokat (2. fejezet). Utána megvizsgáljuk, hogy pontosan mi változik a módosított irányelv bevezetésével, összehasonlítva az új irányelv feltételeit és rendelkezéseit az 1999/62 irányelv rendelkezéseivel (a könnyebb áttekinthetőség érdekében félkövér szedéssel kiemelve a változásokat). Ezt minden esetben rövid magyarázat és észrevételek követik. A 3–9. fejezetekben ilyen módon sorra megvizsgáljuk a jogszabály következő vonatkozásait: a járművek köre, földrajzi kiterjedés, az útdíjak differenciálása, felárak, szabályozó díjak, a bevételek felhasználása, végrehajtás.

Az 1. Mellékletben egy átfogó összehasonlító táblázat található, amely összefoglalóan bemutatja a jelenlegi helyzetet és a konkrét lehetőségeket az egyes tagállamokban. Ezek az információk a következő mellékletekben olvasható megállapításokon alapulnak, amelyek közül az első az érzékeny hegyvidéki területek lehetőségeire összpontosít (2. Melléklet), a továbbiak pedig az egyes tagállamok jelenlegi helyzetét és lehetőségeit veszik számba.

2) A TÁVOLSÁG ALAPÚ ÚTDÍJ-RENDSZEREK LEGÚJABB

TAPASZTALATAI

Távolság alapú jármű-díjakat mindeddig csupán egy maroknyi tagállamban vezettek be. A leggyakrabban idézett esetek a Franciaországban, Olaszországban, Portugáliában és Spanyolországban kivetett autópályadíjak. Mindezekben az országokban az autópályadíjakat csak az autópálya-hálózat egy részén alkalmazzák. A legutóbbi időben Ausztria, Németország és – az Európai Unión kívül – Svájc vezetett be átfogóbb útdíj-rendszereket, amelyek valamennyi autópályára, vagy akár valamennyi közútra kiterjednek.

Bár az utóbbi három országban megvalósított rendszerek hasonlóak, egy sor lényegi jellemvontást tekintve mégis eltérnek egymástól:

Jellemzők	Ausztria	Németország	Svájc
Bevezetés	2004. január 1.	2005. január 1.	2001. január 1.
Járművek	> 3,5 tonna	> 12 tonna	> 3,5 tonna
Hálózat	Autópályák és néhány gyorsforgalmi út	Autópályák	Valamennyi út az országon belül
Differenciálás	Tengelyek	Tengelyek és szennyezőanyag-kibocsátási osztályok	Megengedett legnagyobb össztömeg és szennyezőanyag-kibocsátási osztályok
Díjtétel 40 tonna össztömeg esetében	0,22 euró/km	0,124 euró/km	0,57–0,74 euró/km
Technológia	Mikrohullámú (DSRC)	Műholdas navigáció (GPS) és mobil hírközlés (GSM)	Tachográf, mikrohullámú (DSRC), műholdas navigáció (GPS) az ellenőrzésekhez
Költségek	A bevételek 12%-a ⁷	A bevételek 20–22%-a ⁸	A bevételek 5%-a ⁹
Részletes tájékoztatás	http://www.gomaut.at	http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1436/LKW-Maut.htm http://www.tollcollect.de	http://www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/steuern_abgaben/00379 http://www.are.admin.ch/are/en/verkehr/lsva/index.html

E három rendszer 1–5 éves időtartam alatt szerzett tapasztalatai nyomán a következő hatások állapíthatók meg:

- **Járműkilométerek:** A járműkilométerek számának több mint 30 éven át tartó folyamatos növekedése után Svájcban egyértelműen megtört ez a tendencia a tehergépjármű-díj bevezetése óta. A díj bevezetése utáni első két évben a járműkilométerek száma évente 5%-kal csökkent (ARE 2004¹⁰).
- **Közúti közlekedés és logisztikai szektor:** Svájcban a közlekedési és logisztikai szektor továbbfejlesztette tevékenységeit, hogy termelékenységét nyereségre tehesse szert. Az üres fuvarok el-

kerülése érdekében egyes vállalatok jelenleg együttműködnek egymással. Néhány közepes nagyságú vállalat, amelynek nehézséget jelentett az alkalmazkodás, eltűnt a piacról. Ez a tendencia megfigyelhető volt Németországban és Ausztriában is. Az üres tehergépjármű-kilométerek száma Németországban több mint 2%-kal csökkent 2005 első három hónapjában, ami átlag feletti érték (BAG 2005¹¹). Ez a tehergépkocsik rakodó kapacitásainak hatékonyabb kihasználását jelzi.

- **A járműállomány összetételének alkalmazkodása:** A szennyezőanyag-kibocsátásoktól függő díjkivetési rendszerek Németországban és Svájcban egyértelmű hatással voltak a járműállomány összetételére. Svájcban jelentősen nőtt a tehergépjármű-értékesítés 2000-ben. A közlekedési ágazat már a rendszer bevezetése előtt is folyamatosan kevésbé szennyező járművekre cserélte a régi járműveket (ARE 2004, BAG 2005). Ez a hatás nem figyelhető meg Ausztriában, ahol a díjtételek nem függenek a szennyezőanyag-kibocsátási kategóriáktól. Svájcban eltolódás következett be a kisebb járművek irányába. Németországban a 10–12 tonna megengedett össztömegű tehergépjárművek értékesítése csaknem 20%-kal nőtt 2004-ben (BAG 2005).
- **Szennyezőanyag-kibocsátások:** Modellszámítások szerint a svájci tehergépjármű-díj következtében 6–8 százalékkal csökken a járművek CO₂- és NO_x-kibocsátása 2007-ig (ARE 2004).
- **A forgalom áthelyeződése:** Jelentős számú tehergépjármű kerüli el a díjfizetést olyan módon, hogy útdíj-mentes utakat használ. Ausztriában és Németországban a másodrendű úthálózat egyes részein számottevően megnőtt a tehergépkocsik száma az útdíj-rendszerek bevezetését követően. Egyértelműen megállapítható, hogy a teherforgalom áthelyeződik egyéb, párhuzamos utakra. Ez a jelenség nem csupán a vizsgált országokon belül tapasztalható: egyes útvonalakon a tehergépjárművek a szomszédos országokon keresztülhaladó utakat is használják. A legismertebb ilyen esetet a franciaországi Elzász autópályáiról jelentették, ahol mintegy 20%-kal nőtt a tehergépkocsi-forgalom. Ilyen hatás nem figyelhető meg Svájcban, ahol valamennyi úton kivetettek díjakat. Ausztria és Németország bizonyos útvonalakon teherautó-tilalmat vezetett be. Németország azt tervezi, hogy 2006-ban kiterjeszti az útdíj-rendszerét egyes párhuzamos utakra is.
- **A közlekedési módok arányának eltolódása:** Az érintett országokban nem tapasztalható a közlekedési módok arányának jelentős eltolódása.
- **Fogyasztói árak:** A fogyasztói árak nem emelkedtek számottevően a három ország egyikében sem.

3) A JÁRMŰVEK KÖRE

a) A módosított és a korábbi szöveg összehasonlítása

1999/62 irányelv	Módosított 2006/38 irányelv (felváltja az 1999/62 irányelvet)
<p>1. cikk Ez az irányelv a 2. cikkben meghatározott járművekre kivetett járműadókra, autópályadíjakra és használati díjakra alkalmazandó.</p>	<p>1. cikk Ez az irányelv a 2. cikkben meghatározott járművekre kivetett járműadókra, autópályadíjakra és használati díjakra alkalmazandó.</p>
<p>2. cikk (d) „jármű”: kizárólag közúti árufuvarozás céljára szánt és legalább 12 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű vagy csuklós járműszerelvény;</p>	<p>2. cikk (d) „jármű”: kizárólag közúti árufuvarozás céljára szánt vagy használt és 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű vagy csuklós járműszerelvény;</p>
	<p>7. cikk 1. A tagállamok csak a (2)–(12) bekezdésben meghatározott feltételek szerint tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be autópályadíjakat és/vagy használati díjakat a transzeurópai közúthálózaton, vagy ezen hálózat részein. Ez nem sérti a tagállamok jogát autópályadíjnak és/vagy használati díjnak a transzeurópai közúthálózatba nem tartozó utakon való, vagy a transzeurópai közúthálózaton a „jármű” fogalom meghatározása alá nem tartozó járműtípusokra, a Szerződéssel összhangban történő kivetésére, többek között kiterjesztve olyan párhuzamos utakra, amelyekre a transzeurópai közúthálózat forgalma átveődhetne, és/vagy amelyek közvetlen versenyhelyzetben állnak a transzeurópai közúthálózat egyes szakaszaival, vagy a transzeurópai közúthálózaton közlekedő „jármű” meghatározás alá nem eső, egyéb típusú motoros járműre, azzal a feltétellel, hogy az ezen utakon kivetett autópályadíj és/vagy használati díj nem hozhatja a nemzetközi forgalmat hátrányos helyzetbe, és nem járhat a gazdasági szereplők közötti versenyt torzító hatással.</p>
	<p>7/2. cikk a) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy csak olyan járművekre vonatkozóan tartanak fenn, vagy vezetnek be autópályadíjakat és/vagy használati díjakat, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legalább 12 tonna. Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy az ezen súlyhatár alá tartozó járművekre vet ki autópályadíjakat és/vagy használati díjakat, ennek az irányelvnek a rendelkezéseit kell alkalmazni. b) Az autópályadíjak és/vagy használati díjak 2012-től kezdődően minden járműre alkalmazandók [a definíció szerint, azaz 3,5 tonna fölött].</p>

	<p>c) A tagállamok eltekinthetnek a b) pontban előírt követelmény teljesítésétől, amennyiben úgy ítélik meg, hogy a díjkivetésnek a 12 tonnánál könnyebb járművekre történő kiterjesztése:</p> <ul style="list-style-type: none"> – jelentős mértékű káros hatást eredményezne a forgalom szabad áramlására, a környezetre, a zajszintekre, a forgalom sűrűségére vagy az egészségre, illetve – olyan közigazgatási költségekkel járna, amelyek meghaladnák az intézkedésből fakadóan keletkező többletjövödelmek 30%-át.
--	---

b) Magyarázat és észrevételek

Az 1999/62 irányelv a 12 tonnát meghaladó legnagyobb össztömegű járművekre alkalmazandó. A hagyományos autópályadíj-rendszer üzemeltetők, valamint az osztrák tehergépkocsi útdíj-rendszer szokásos gyakorlata az volt, hogy a 12 tonnánál könnyebb járműveket a tagállamok szubszidiaritása alá tartozónak tekintették. Ezzel szemben a módosított irányelv a 3,5 tonnánál nehezebb járművekre alkalmazandó, és így a tagállamoknak mostantól szabadságában áll díjfizetési rendszereket bevezetni valamennyi ilyen járműre vonatkozóan. Dönthetnek ugyanakkor úgy is, hogy fenntartják meglévő rendszereiket, vagy újakat vezetnek be a 12 tonnánál nehezebb járművekre – de csak 2012-ig. Azt követően valamennyi meglévő és új rendszernek ki kell terjednie a 3,5 tonnánál nehezebb járművekre, kivéve, ha teljesül a következő két feltétel valamelyike:

1. ha a 12 tonnánál könnyebb járművek bevonása hátrányosan hat a forgalom szabad áramlására, a környezetre, a zajszintekre, a forgalom sűrűségére vagy az egészségre, vagy
2. ha a közigazgatási költségek meghaladják a többletbevételek 30%-át.

Ad 1:

Rendelkezésre állnak olyan technológiák, amelyek lehetővé teszik a díjkivetést valamennyi járműtípusra az áruk szabad áramlásának korlátozása nélkül. Ha több járművet vonnak be az útdíj-rendszerbe, az mindenképpen kedvező hatást gyakorol a környezet állapotára és a közegészségügyre. Ezért kevésbé valószínű, hogy az első okot jogos alapként lehet majd felhozni az új rendszerek mentességének megszerzéséhez.

Ad 2:

Műszaki és eljárási szempontból nagyon valószínűnek tűnik, hogy kialakíthatóak rendszerek a bevételek 30 százalékánál kisebb közigazgatási költséggel is. A módosított irányelv azonban nem definiálja pontosan a közigazgatási költségek fogalmát, ami vitákra adhat okot a jövőben.

Bár a 3,5 tonnás határ csak 2012-t követően válik kötelezővé, a módosított irányelv lehetővé teszi, hogy már a kezdetektől kiterjesszék a díjfizetési rendszereket ezekre a járművekre. A módosított szövegben kifejezetten szerepel, hogy az irányelv hatálya alá nem tartozó egyéb járművekre is kivethetők díjak.

A hagyományos autópályá-üzemeltetőkkel rendelkező tagállamok és Ausztria kivételével (amelyek már ma is kiterjesztik a díjfizetési rendszert a 12 tonnánál könnyebb járművekre) valamennyi tagállamnak haszna származhat a járművek körének mostani kibővítéséből. Az érintett tagállamoknak haladéktalanul meg kell kezdeniük a 3,5 tonnánál nehezebb járművekre alkalmazandó útdíj-rendszerek kialakításának előkészítését, nem várva addig, amíg ez 2012-ben kötelezővé válik.

4) FÖLDRAJZI KITERJEDÉS

a) A módosított és a korábbi szöveg összehasonlítása

1999/62 irányelv	Módosított 2006/38 irányelv (felváltja az 1999/62 irányelvet)
<p>2. cikk</p> <p>(a) „autópálya”: kifejezetten gépjármű-forgalom céljára tervezett és épített út, amely nem a mellette elhelyezkedő ingatlanokat szolgálja, és amelyet:</p> <p>(i) különleges pontok vagy átmeneti intézkedések kivételével külön útpályával látnak el a forgalom két iránya számára, ezeket az útpályákat nem forgalmi célokra szolgáló elválasztó sávval vagy kivételesen egyéb módszerrel választva el egymástól;</p> <p>(ii) azonos szinten nem keresztez semmilyen út, vasúti vagy villamos sínpálya, illetve gyalogút;</p> <p>(iii) kifejezetten autópályaként határoznak meg;</p>	<p>2. cikk</p> <p>(a) „transzeurópai úthálózat”: a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatósokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat¹² I. mellékletének 2. szakaszában meghatározott közúthálózat a térképes illusztrációnak megfelelően. A térképek az említett határozat rendelkező részében és/vagy II. mellékletében említett megfelelő szakaszokra utalnak;</p>
<p>7. cikk</p> <p>1. A tagállamok a (2)–(10) bekezdésben meghatározott feltételek szerint tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be autópályadíjakat és/vagy használati díjakat.</p> <p>2. (a) Autópályadíjak és használati díjak csak az autópályák vagy az autópályákhoz hasonló jellemzőkkel bíró egyéb többsávos utak használóira, vagy hidak, alagutak és hegyi átjárók használóira vethetők ki. Azokban a tagállamokban azonban, amelyek nem rendelkeznek kiterjedt autópálya-hálózattal vagy hasonló jellemzőkkel bíró osztottpályás utakkal, autópályadíjak és használati díjak kivethetők a műszaki szempontból legmagasabb kategóriájú utak használóira ezekben az államokban.</p> <p>(b) A Bizottsággal való egyeztetést követően, és a (12) tagállamban javasolt, közlekedést érintő egyes jogszabályokkal, rendeletekkel és közigazgatási rendelkezésekkel kapcsolatban előzetes vizsgálati és konzultációs eljárást bevezető 1962. március 21-i tanácsi határozatnak</p> <p>(i) autópályadíjak és használati díjak az elsőrendű úthálózat egyéb szakaszainak használóira is kivethetők, különösen</p> <ul style="list-style-type: none"> - ahol ezt biztonsági megfontolások indokolják, - olyan tagállamban, amely nem rendelkezik összefüggő autópálya-hálózattal vagy hasonló jellemzőkkel bíró osztottpályás úthálózattal az állam nagy részében, az adott országnak ebben a részében, de csak azokon az utakon, amelyeket a nemzetközi és régiók közötti teheráruszállítás használ, feltéve, hogy a forgalmi kereslet és a népsűrűség gazdaságilag nem indokolja autópályák vagy hasonló jellemzőkkel bíró osztottpályás utak építését; 	<p>7. cikk</p> <p>1. A tagállamok csak a (2)–(12) bekezdésben meghatározott feltételek szerint tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be autópályadíjakat és/vagy használati díjakat a transzeurópai közúthálózaton, vagy ezen hálózat részein. Ez nem sérti a tagállamok jogát autópályadíjnak és/vagy használati díjnak a transzeurópai közúthálózatba nem tartozó utakon való, a Szerződéssel összhangban történő kivetésére, többek között kiterjesztve olyan párhuzamos utakra, amelyekre a transzeurópai közúthálózat forgalma áttevődhetne, és/vagy amelyek közvetlen versenyhelyzetben állnak a transzeurópai közúthálózat egyes szakaszaival, vagy a transzeurópai közúthálózaton közlekedő „jármű” meghatározás alá nem eső, egyéb típusú motoros járműre, azzal a feltétellel, hogy az ezen utakon kivetett autópályadíj és/vagy használati díj nem hozhatja a nemzetközi forgalmat hátrányos helyzetbe, és nem járhat a gazdasági szereplők közötti versenyt torzító hatással.</p>

b) Magyarázat és észrevételek

Az 1999/62 irányelv kizárólag autópályákon engedélyezte autópályadíjak kivetését, igen kevés lehetőséget biztosítva a mentességre: például abban az esetben, ha nincsen autópálya-hálózat, vagy biztonsági megfontolások alapján.

A módosított irányelv földrajzi kiterjedése a transzeurópai közúthálózat (TEN-R), ahogyan azt a 2004-ben módosított TEN útmutató meghatározta (884/2004/EK határozat). Minden más út a szubsidiaritás elvének hatálya alá tartozik, és a tagállamok így a Szerződés rendelkezéseinek megfelelően vethetnek ki díjakat. Ez azt jelenti, hogy a díjak az utóbbi hálózaton nem diszkriminálhatnak, és hogy az eszköznek arányosnak kell lennie. Ugyanez érvényes a TEN-R hálózattal párhuzamos utakra is, amelyekre a forgalom áttevődhet. A szöveg konkrétan említi ezeket a párhuzamos utakat. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a szubsidiaritás kizárólag a párhuzamos utakra vonatkozik.

Nem határoztak meg határidőt arra vonatkozóan, hogy a tagállamoknak mikor kell túllépniük a TEN-R hálózaton: e kérdésben teljes döntési szabadságot engedtek a tagállamok részére. Ha minden úton útdíjakat alkalmaznak, az megakadályozza, hogy a forgalom az autópályákról áttevődjön a másodrendű úthálózatra. Az ilyen útvonalak mentén ez hasznára válik a lakosságnak és a helyi gazdaságoknak, mivel csökkenti azon járművek számát, amelyek a városok és falvak helyi útjain egyszerűen csak keresztülhaladnak az adott területen. A díjkivetési rendszerek összes útra történő kiterjesztése igazságosabb a használók számára is, mivel a másodrendű úthálózat igazgatási és fenntartási költségei rendszerint magasabbak, mint az autópályák ilyen költségei.

Mivel az 1999/62 irányelv nem engedélyezte útdíjak kivetését az autópályákon kívüli utakon, a mostani új rendelkezésből valamennyi tagállamnak előnye származhat. Svájc – amely nem EU tagállam – 2001 óta már sikeresen működtet ilyen rendszert.

5) AZ ÚTDÍJAK DIFFERENCIÁLÁSA

a) A módosított és a korábbi szöveg összehasonlítása

1999/62 irányelv	Módosított 2006/38 irányelv (felváltja az 1999/62 irányelvet)
<p>7. cikk</p> <p>10. A (9) bekezdésben említett súlyozott átlagos autópályadíj-tételek sérelme nélkül a tagállamok differenciálhatják a felszámított díjtételeket az alábbiak szerint:</p> <p>(a) szennyezőanyag-kibocsátási járműosztályok, feltéve, hogy a többletmérték nem haladja meg a legszigorúbb kibocsátási előírásoknak eleget tevő, azonos járművekre kivetett autópályadíj 50 %-át;</p> <p>(b) napszak, feltéve, hogy az autópályadíj-tétel többletmértéke nem haladja meg a legolcsóbb napszakban kivetett díj 100 %-át.</p> <p>A szennyezőanyag-kibocsátási járműosztályok vagy napszak szerinti díjtételek differenciálásának arányosnak kell lennie a kitűzött céllal.</p>	<p>7. cikk</p> <p>10 (a) A (9) bekezdésben említett súlyozott átlagos autópályadíj-tételek sérelme nélkül a tagállamok között a díjtételek mértékében olyan célokra irányuló eltérések fordulhatnak elő, mint a környezeti károk elleni küzdelem, a torlódás kezelése, az infrastrukturális károk minimálisra csökkentése, az érintett infrastruktúra használatának optimálissá tétele vagy a közúti biztonság elősegítése, feltéve, hogy az említett eltérések:</p> <ul style="list-style-type: none"> – arányosak a kitűzött céllal, – átláthatóak és megkülönböztetés-mentesek, különösen a fuvarozó nemzetisége, a fuvarozó letelepedési helye vagy letelepedési országa vagy a jármű nyilvántartásba vételi helye, valamint a közlekedési tevékenység kiindulási pontja vagy rendeltetési helye tekintetében;
	<p>(b) Az a) pont feltételei szerint az autópályadíj-tételek a következők szerint térhetnek el:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a 0. mellékletben meghatározott EURO szennyezőanyag-kibocsátási osztályok, beleértve a PM- és NOx-szinteket, feltéve, hogy a többletmértéke nem haladja meg a legszigorúbb kibocsátási előírásoknak eleget tevő, azonos járművekre kivetett autópályadíj 100 %-át; és/vagy – a napszak, a nap vagy az évszak, feltéve, hogy: <ul style="list-style-type: none"> (i) az autópályadíj-tétel többletmértéke nem haladja meg a legolcsóbb napszakban, napon vagy évszakban kivetett díj 100 %-át; vagy (ii) amennyiben a legolcsóbb napszak költségmentes, a legdrágább napszakért, napért vagy évszakért fizetendő emelt díj nem haladja meg az egyébként a kérdéses járműre alkalmazandó autópályadíj-tétel mértékének 50 %-át.

	<p>A tagállamok kötelesek differenciálni az első bekezdéssel összhangban az autópályadíjra vonatkozó díjtételeket legfeljebb 2010-ig vagy koncessziós szerződések esetében a koncessziós szerződés megújításának időpontjában.</p> <p>Ugyanakkor egy tagállam felmentést kaphat ezen kötelezettségének teljesítése alól, amennyiben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ez súlyosan veszélyeztetné a területein alkalmazott autópályadíj-rendszerek egységes működését; - az érintett autópályadíj-rendszer esetében technikailag nem lenne megoldható a differenciált díjfelvétel bevezetése; vagy - ez azzal a következménnyel járna, hogy a leginkább szennyező járművek kiszorulnának a transzeurópai úthálózatról, káros hatást gyakorolva az utak biztonságára és a közegészségügyre. <p>Ezen eltéréseket a Bizottság számára be kell jelenteni.</p>
--	---

b) Magyarázat és észrevételek

Bár az útdíjak differenciálásánál alkalmazott kategóriák – szennyezőanyag-kibocsátási osztályok és a használat ideje – alapvetően nem változtak, a módosított irányelv nagyobb szabadságot és mozgásteret biztosít a tagállamok számára.

A szennyezőanyag-kibocsátásokat illetően az útdíjakat mindeddig csak a főbb kibocsátási osztályok szerint differenciálhatták. A módosított irányelv alapján az útdíjak a NO_x- és PM-kibocsátásokhoz köthetők. Ez ösztönzést jelent majd arra, hogy a régebbi tehergépjárművekre utólag részecskeszűrőket szereljenek fel. Az ilyen járművek számára alacsony kibocsátási osztályuk ellenére előnyösek lehetnek a csökkentett útdíjak, mivel PM-kibocsátásuk alacsony. A legtisztább és a leginkább szennyező járművek közötti útdíj-különbség ezentúl 100% lehet – az 1999/62 irányelv szerint ez a differenciálási lehetőség csupán 50% volt.

Az időbeli differenciálást illetően az útdíjak ezentúl nem csak a napszak szerint térhetnek el, hanem a nap és az évszak szerint is. Ez a kétféle differenciálás – a szennyezőanyag-kibocsátások és az időszak szerinti – halmozható.

A módosított irányelv megköveteli az útdíjak környezetvédelmi teljesítmény szerinti differenciálását 2010-ig. A tagállamoknak azonban nem kell halogatniuk, hogy megragadják a lehetőséget, és magasabb díjakat fizetessenek a nagyobb mértékben szennyező járművekkel, illetve alacsonyabb díjakat rójanak ki a tisztább járművekre. Ez ösztönzést jelent majd a fuvarozási szektor számára, hogy tisztább járművekre cseréljék a szennyező tehergépjárműveket.

Mindeddig csupán Németország (és az Európai Unió kívül Svájc) működtet olyan rendszert, amely szennyezőanyag-kibocsátási osztályok alapján differenciált útdíjakat alkalmaz. Ebből következően a legtöbb tagállam számára adott a lehetőség, hogy szennyezőanyag-kibocsátáshoz kapcsolt díjtételek bevezetését kezdeményezzék, elősegítve ezzel a legszennyezőbb járműveik gyorsabb lecserélését.

6) FELÁRAK

a) A módosított és a korábbi szöveg összehasonlítása

1999/62 irányelv	Módosított 2006/38 irányelv (felváltja az 1999/62 irányelvet)
-	<p>7. cikk</p> <p>11. A 9. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, kivételes, a hegyi régiókban elhelyezkedő infrastruktúrát érintő esetben, valamint a Bizottság tájékoztatását követően, a következő különleges útszakaszokon az autópályadíjakra felárat lehet felszámítani:</p> <p>a) ahol a járművek szabad mozgását akut torlódás hátráltatja; vagy</p> <p>b) amelyek járművek általi használata jelentős környezet kárt okoz, azzal a feltétellel, hogy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a 884/2004/EK határozat III. mellékletében meghatározott, európai érdeket szolgáló, elsőbbséget élvező projektekbe beruházott felárból eredő bevétel, amely közvetlenül hozzájárul a kérdéses torlódás vagy a környezeti kár enyhítéséhez, és amely azonos úton helyezkedik el, mint az az útszakasz, amelyre a felár alkalmazásra kerül, – a (10) bekezdéssel összhangban eltérő autópályadíj-tételekre alkalmazható felár, amely nem haladja meg a (9) bekezdéssel összhangban kiszámított súlyozott átlagos autópályadíj-tétel 15%-át, kivéve, amennyiben a képződő bevétel az európai érdeket szolgáló, elsőbbséget élvező projektek határokön átnyúló szakaszaiba kerül befektetésre, ideértve a hegyvidéki régiók infrastruktúráját is, amely esetben a felár nem haladhatja meg a 25%-ot, – a felár alkalmazása nem eredményez a kereskedelmi forgalomban tisztességtelen bánásmódot más úthasználókkal összehasonlítva, – az olyan infrastruktúrára vonatkozó pénzügyi tervek, amelyek használatáért felárat alkalmaznak, és az új infrastruktúrára vonatkozó költség-haszon elemzést megküldik a Bizottságnak a felár alkalmazását megelőzően, – a felár alkalmazási időtartama előzetesen meghatározott és korlátozott, valamint összhangban van a várt keletkező bevétel tekintetében a benyújtott pénzügyi tervvel és költség-haszon elemzéssel. <p>E rendelkezésnek az új, határokön átnyúló projektekre történő alkalmazásához az érintett tagállamok hozzájárulása szükséges. Amikor egy felárat alkalmazni szándékozik tagállam a Bizottsághoz egy pénzügyi tervet nyújt be, a Bizottság hozzáférhetővé teszi ezt az információt a 9c. cikk (1) bekezdésében említett bizottság tagjai számára. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tervezett felár nem felel meg az e bekezdésben meghatározott feltételeknek, vagy ha úgy véli, hogy a tervezett felár jelentős káros hatással lesz a peremterületek gazdasági fejlődésére, visszautasíthatja a benyújtott díjazási tervet, vagy kérheti annak módosítását a 9c. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően.</p>

b) Magyarázat és észrevételek

A felárak a módosított irányelv által bevezetett új eszközök, amelyek lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy hegyvidéki területeken elhelyezkedő utakon 15%-os vagy 25%-os többletdíjjal növeljék az átlagos útdíj-tételeket. Ez azonban csak olyan útvonalakon lehetséges, amelyekre elsőbbséget élvező TEN projektek vonatkoznak, és a többletbevételeket ezek céljára kell felhasználni. Ha valamely elsőbbséget élvező TEN projekt határon átnyúló projekt, akkor az érintett tagállamok 25%-os felárat alkalmazhatnak, egyébként csupán 15%-osat.

Tekintettel a különböző követelményekre (hegyvidéki terület, elsőbbséget élvező TEN projekt ugyanazon az útvonalon), ez az eszköz csupán néhány tagállam részére biztosít további lehetőségeket. A legnyilvánvalóbb alkalmazások a vasúti alagút projektek lesznek az Alpokban (Brenner, Lyon-Torinó) és a Pireneusokban (közép-pireneusi vasúti átjáró). A felárak alkalmazására azonban lehetőség nyílhat hegyvidéki területeken keresztül vezető jövőbeni projektek esetében az új vagy ezután csatlakozó tagállamokban (Szlovákia, Szlovénia, Bulgária, Románia).

A hegyvidéki területeken alkalmazható felárak kérdésével a 2. Mellékletben foglalkozunk részletesebben.

7) SZABÁLYOZÓ DÍJAK

a) A módosított és a korábbi szöveg összehasonlítása

1999/62 irányelv	Módosított 2006/38 irányelv (felváltja az 1999/62 irányelvet)
<p>1. Ezen irányelv nem gátolja a tagállamokat a következők alkalmazásában:</p> <p>a) különleges adók vagy díjak, amelyek kivetése:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a jármű bejegyzésekor, vagy – a szokványost meghaladó súlyú vagy méretű járművek után történik; <p>b) parkolási díjak vagy különleges városi közlekedési díjak;</p> <p>c) időt és helyet követelő közlekedési torlódások felszámolására irányuló különleges szabályozó díjak.</p>	<p>1. Ezen irányelv nem gátolja a tagállamokat, hogy nem diszkriminatív módon alkalmazzanak:</p> <p>a) különleges adókat vagy díjakat, amelyek kivetése:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a jármű bejegyzésekor, vagy – a szokványost meghaladó súlyú vagy méretű járművek után történik; <p>b) parkolási díjakat vagy különleges városi közlekedési díjakat.</p> <p>1a. Ezen irányelv nem gátolja a tagállamokat, hogy nem diszkriminatív módon alkalmazzanak:</p> <p>a) időt és helyet követelő közlekedési torlódások felszámolására irányuló különleges szabályozó díjakat;</p> <p>b) káros környezeti hatások, közöttük a rossz levegőminőség felszámolására irányuló szabályozó díjakat, bármely úton, nevezetesen városi övezetekben, ideértve a városi övezeten áthaladó transzeurópai közúthálózatokat is.</p>

b) Magyarázat és észrevételek

Az előző fejezetben tárgyalt felárakkal ellentétben a szabályozó díjak jóval nagyobb szabadságot biztosítanak a tagállamok számára. A szabályozó díjak nem képezik részét a módosított irányelvnek, hanem a szubszidiaritás elve alá tartoznak, és így a tagállamok szabadon alakíthatják azokat. Ugyanakkor bármely ilyen szabályozó díj meg kell, hogy feleljen a Szerződés rendelkezéseinek, azaz megkülönböztetés-mentesnek és arányosnak kell lennie.

Míg az 1999/62 irányelv a szabályozó díjakat kizárólag mint a városi és helyközi forgalmi torlódások kezelésének eszközt említette, a 2006/38 irányelv lehetőséget biztosít a környezeti hatások elhárítása érdekében történő alkalmazásukra is. A módosított irányelv kifejezetten megemlíti a városi területeket, mint a szabályozó díjak alkalmazásának lehetséges helyszínét: ezeket a területeket példaként szerepeltetik, nem pedig korlátozásként. A jogszabály egyértelművé teszi azt is, hogy a városi területeken fekvő TEN utakra is kiterjeszhetőek a díjak. A megfogalmazásnak ez a módja ismét csak nem az alkalmazás ilyen utakra történő korlátozását jelenti. A Barrot biztostól kapott magyarázó levél egyértelműen rögzíti, hogy a szabályozó díjak valamennyi úton alkalmazhatóak, beleértve valamennyi TEN utat is. Ez következtethető ki a felárról szóló 7/11. cikk bevezetéséből is, amely leszögezi, hogy a felárak a szabályozó díjaktól függetlenül vethetők ki. Ilyen módon a szabályozó díjak a hegyvidéki területeken található TEN utakon is alkalmazhatóak.

A szabályozó díjakról szóló ezen rendelkezés további eszközt biztosít valamennyi tagállam számára ahhoz, hogy csökkenthessék a környezeti hatásokat a különleges környezetvédelmi problémáktól sújtott területeken.

8) A BEVÉTELEK FELHASZNÁLÁSA

a) A módosított és a korábbi szöveg összehasonlítása

1999/62 irányelv	Módosított 2006/38 irányelv (felváltja az 1999/62 irányelvet)
<p>9. cikk</p> <p>2. Nem gátolja továbbá ezen irányelv a tagállamokat abban, hogy a használati díj vagy az autópályadíj összegének meghatározott százalékarányát környezetvédelmi célokra és a közlekedési hálózatok kiegyensúlyozott fejlesztésére fordítsák, azzal a feltétellel, hogy ezt az összeget a 7. cikk (7) és (9) bekezdéseiben foglaltaknak megfelelően számítják ki.</p>	<p>9. cikk</p> <p>2. A tagállamok határozzák meg a közúti infrastruktúrák használati díjaiból származó bevételeik felhasználásának célját. A díjból származó bevételt – a közlekedési hálózat egésze fejlesztésének lehetővé tételére – a közlekedési szektor javára és a teljes közlekedési rendszer javítására kell felhasználni.</p>

b) Magyarázat és észrevételek

A módosított irányelv egyértelművé teszi, hogy a tagállamok szabadon dönthetnek arról, milyen célra használják fel a bevételeket. Ezzel kapcsolatban az irányelv mindössze egy ajánlást ad arra, hogy a bevételeket a közlekedési hálózat egészének fejlesztésére használják fel. Az irányelv nem teszi kötelezővé a tagállamok számára a bevételek meghatározott célokra történő előirányozását, bár ha kívánják, szabadságukban áll így tenni.

Az 1999/62 irányelv rendelkezései egyáltalán nem egyértelműek a bevételek felhasználását illetően. Az irányelv csak annyit említ, hogy a bevételek egy része környezetvédelmi célokra és a közlekedési hálózatok kiegyensúlyozott fejlesztésére használható. Semmit nem mond azonban arról, hogy milyen módon használandó fel a bevételek nagyobbik része. Hallgatólagosan az volt az elképzelés, hogy a bevételek nagy részét az útépitési szektorban használják fel. Mindenképpen ez történik akkor, ha a rendszer csupán a működtetési és építési költségeket fedezi. Ez a helyzet a hagyományos autópályadíj-rendszerek esetében.

A tagállamok megragadhatják a lehetőséget, hogy a legcélszerűbb módon használják fel ezeket a bevételeket.

9) VÉGREHAJTÁS

1999/62 irányelv	Módosított 2006/38 irányelv (felváltja az 1999/62 irányelvet)
-	9a. cikk 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 e szankciók végrehajtásának biztosítása érdekében. A megállapított szankcióknak hatékonyaknak, arányosoknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

b) Magyarázat és észrevételek

A módosított irányelv felszólítja a tagállamokat, hogy alakítsanak ki végrehajtási rendszereket, és határozzanak meg olyan szankciókat, amelyek elriasztják a használókat attól, hogy csaljanak a rendszer használatánál. A tagállamoknak nem csak lehetősége, de felelőssége is biztosítani a díjfizetési rendszerek megfelelő végrehajtását, valamint gondoskodni arról, hogy az úthasználók ne vonhassák ki magukat az esedékes díjak megfizetése alól.

A megbízható végrehajtási és szankcionálási rendszer kialakítása alapfeltétele minden rendszernek, valamint a rendszerek elfogadottságának és hatékonyságának. Valamennyi tagállam kiaknázhatja az irányelv e rendelkezéséből fakadó lehetőségeket.

1. Melléklet: Jelenlegi helyzet és lehetőségek a tagállamokban – összehasonlítás

Előfutárok (távolság alapú rendszerek)

Ország	Meglévő	Alap rendszer	Járművek köre	Földrajzi kiterjedés	Differenciálás	Felárak	Szabályozó díjak	Bevételek felhasználása	Technológia	Források + általános észrevételek
Ausztria	Meglévő	Útdíj	>3,5 t (idő alapú mátrica 3,5 tonnánál könnyebb járművek számára)	Autópályák és egyes gyorsforgalmi utak	Általános: Járműosztály (tengelek) További: Út típusa („Sondermaut-strecken” a hegyvidéki területeken), Idő (Brenner autópálya nappal/éjszaka)	Sondermaut- strecken” mint hasonló koncepció	-	Autópályák (Asfinag)	DSRC	http://www.asfinag.at/ http://www.gomaut.at/go/default.asp http://www.asecap.com/english/mem-austria-en.html
	Tervezett	-	-	A párhuzamos utakra történő kiterjesztésről szóló megbeszéléseket bizonyítatlan időre felfüggesztették	-	-	-	-	-	Nincsenek a közeljövőre vonatkozó tervek
	További lehetőségek	Nincs	Valamennyi jármű	Valamennyi út	Szennyező-anyag-kibocsátási osztály	Brenner (a Sondermaut-strecken már megfelelhet a maximumnak)	Városi és hegyvidéki területeken	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások	-	-
Németország	Meglévő	Autópályadíj	> 12 t	Autópályák	Jármű-osztály (tengelek), Szennyező-anyag-kibocsátás (Euro kategória)	-	-	Közlekedési szektor (közút, vasút, belvízi hajózás)	GPS / GSM	http://www.bmwbw.de/Verkehr/Strasse-,1436/LKW-Maut.htm http://www.tollcollect.de
	Tervezett	-	-	Megbeszélések egyes párhuzamos utakra történő kiterjesztéséről	-	-	-	-	-	Az egyes párhuzamos utakra történő kiterjesztésen túl nincsenek egyéb tervek
	További lehetőségek	Nincs	> 3,5 t	Valamennyi út	Szennyező-anyag-kibocsátási osztály	Aligha alkalmazható (esetleg az Inn alsó völgyében a Brenner összekötőúton)	Forgalmi torlódás vagy környezetvédelmi problémák által sújtott városi (és hegyi) területeken	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások	-	-

Hagyományos autópálya-üzemeltetők (távolság/mátrix alapú rendszerek) (1. o.)

Ország	Meglévő	Alap-rendszer	Járművek köre	Földrajzi kiterjedés	Differenciálás	Felárak	Szabályozó díjak	Bevételek felhasználása	Technológia	Források + általános észrevételek
Franciaország	Meglévő	Autópályadíj	Valamennyi jármű	Az autópálya-hálózat egy része (kb. 8000 km; nincsenek autópályadíjak például a városi autópályákon és egyes helyközi autópályákon)	Járműosztály (ten-gelyek)	-	-	Autópálya-üzemeltetők	DSRC	http://www.autoroutes.fr http://www.asecap.com/english/mem-france-en.html
	Tervezett	-	-	További összeköttutak (pl. Elzász?)	-	-	-	-	-	Nincsenek ismert tervek
	További lehetőségek	-	-	Valamennyi autópálya, valamennyi út	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály	Lyon-Torinó; Pireneusok	Városi és hegyvidéki területeken	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások		
Görögország	Meglévő	Autópályadíj	Valamennyi jármű	<1000 km autópálya	Járműosztály (ten-gelyek)	-	-	Autópálya-üzemeltetők	DSRC	http://www.teo.org.gr/ http://www.asecap.com/english/mem-greece-en.html
	Tervezett	-	-	? (esetleg további / új autópályák)	-	-	-	-	-	Nincsenek ismert tervek
	További lehetőségek	-	-	Valamennyi autópálya, valamennyi út	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály	Esetleg a bolgár határhoz	Városi és hegyvidéki területeken	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások		
Olaszország	Meglévő	Autópályadíj	Valamennyi jármű	Az autópálya-hálózat egy része (5600 km)	Járműosztály (ten-gelyek)	-	-	Autópálya-üzemeltetők	DSRC	http://www.aiscat.it/ http://www.asecap.com/english/mem-italy-en.html
	Tervezett	-	-	-	-	-	-	-	-	Nincsenek ismert tervek
	További lehetőségek	-	-	Valamennyi autópálya, valamennyi út	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály	Brenner összeköttút; Fréjus / Mont Blanc	Városi és hegyvidéki területeken	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások		

Hagyományos autópálya-üzemeltetők (távolság/mátrix alapú rendszerek) (2. o.)

Ország	Meglévő	Alap rendszer	Járművek köre	Földrajzi kiterjedés	Differenciálás	Felárak	Szabályozó díjak	Bevételek felhasználása	Technológia	Források + általános észrevételek
Portugália	Meglévő	Autópálya-díj	Valamennyi jármű	Az autópályák egy része (1300 km)	Járműosztály (tengelyek)	-	-	Autópálya-üzemeltetők	DSRC	http://www.brisa.pt http://www.asecap.com/english/mem-portugal-en.html
	Tervezett	-	-	? (esetleg további / új autópályák)	-	-	-	-	-	Nincsenek ismert tervek
	További lehetőségek	-	-	Valamennyi autópálya, valamennyi út	Szennyező-anyag-kibocsátási osztály	Nem alkalmazható	Városi területeken	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások	-	-
Spanyolország	Meglévő	Autópálya-díj	Valamennyi jármű	Az autópálya-hálózat egy része (2800 km)	Járműosztály (tengelyek)	-	-	Autópálya-üzemeltetők	DSRC	http://www.aseta.es/ http://www.asecap.com/english/mem-spain-en.html
	Tervezett	-	-	? (esetleg további / új autópályák)	-	-	-	-	-	Nincsenek ismert tervek
	További lehetőségek	-	-	Valamennyi autópálya, valamennyi út	Szennyező-anyag-kibocsátási osztály	Pireneusi össze-kötőutak	Városi és hegyvidéki területeken	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások	-	-

Hagyományos euromatrica országok (idő alapú rendszerek) (1. o.)

Ország	Meglévő	Alaprendszer	Járművek köre	Földrajzi kiterjedés	Differenciálás	Felárak	Szabályozó díjak	Bevételek felhasználása	Technológia	Források + általános észrevételek
Belgium	Meglévő	Euromatrica: asználati díj	> 12 t	Autópályák	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 tengely	-	-	Régiók közlekedési projektekre	Kézi / öntapadó címke	
	Tervezett	Egységes díjszabású (idő alapú) minden járműre vonatkozó matrica	Euromatrica + "e-matrica" 12 tonnánál könnyebb járművekre	Autópályák / valamennyi út	Súly / tengelyek	-	-	Megbeszélések folynak a régiók között	Elektronikus díjbeszedés rendszámtábla felismerés alkalmazásával	E-matrica tervek a 12 tonnánál könnyebb járművekre – 2008 januárjára ütemezve
	További lehetőségek	Távolság alapú díjak	> 3,5 t / Valamennyi jármű	Valamennyi út	Járműosztály (súly / tengelyek); szennyezőanyag-kibocsátás	Nem alkalmazható	Városi területeken	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások		
Dánia	Meglévő	Használati díj	> 12 t	Autópályák	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 tengely	-	-	-	Kézi / öntapadó címke	http://www.do.etat.lu/vehaut/eurovignette.htm
	Tervezett	Nincsenek tevek	-	-	-	-	-	-		Nincsenek tervek
	További lehetőségek	Távolság alapú díjak	> 3,5 t / Valamennyi jármű	Valamennyi út	-	Nem alkalmazható	Városi területeken	-		
Luxemburg	Meglévő	Használati díj	> 12 t	Autópályák	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 tengely	-	-	-	Kézi / öntapadó címke	
	Tervezett	-	-	-	-	-	-	-		Nincsenek ismert tervek
	További lehetőségek	Távolság alapú díjak	> 3,5 t / Valamennyi jármű	Valamennyi út	-	Nem alkalmazható	Városi területeken	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások		
Hollandia	Meglévő	Használati díj	> 12 t	Autópályák	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 tengely	-	-	-	Kézi / öntapadó címke	
	Tervezett	Távolság alapú díjak	Valamennyi jármű	Valamennyi út	Járműosztályok (súly/tengelyek); szennyezőanyag-kibocsátás / környezetvédelmi jellemzők	-	-	-	GPS valószerű	Megbeszélések zajlanak a 2012-ben történő esetleges bevezetés tervéről
	További lehetőségek	Távolság alapú díjak	> 3,5 t / Valamennyi jármű	Valamennyi út	-	Nem alkalmazható	Városi területeken	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások	-	

Hagyományos euromatrica országok (idő alapú rendszerek) (2. o.)

Ország	Meglévő	Alaprendszer	Járművek köre	Földrajzi kiterjedés	Differenciálás	Felárak	Szabályozó díjak	Bevételek felhasználása	Technológia	Források + általános észrevételek
Svéd-ország	Meglévő	Használati díj	> 12 t	Autópályák	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 tengely	-	(Stockholmi torlódási díj valamennyi járműre)	-	Kézi / öntapadó címke	
	Tervezett	Távolság alapú díjak	> 7,5 t megbeszélések zajlanak	Autópályák és főbb utak, esetleges regionális kivételek	EURO kategória, környezetvédelmi jellemzők	-	-	-		Tervek tárgyalás alatt, de még nem kerültek véglegesítésre
	További lehetőségek		> 3,5 / 7,5 t / valamennyi jármű	Valamennyi út		Nem alkalmazható	Városi területeken			

Későn indulók (még nincsenek rendszerek)

Ország	Meglévő	Alkalmazás	Járművek köre	Földrajzi kiterjedés	Differenciálás	Felárak	Szabályozó díjak	Bevételek felhasználása	Technológia	Források + általános észrevételek
Finnország	Meglévő	Nincs	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tervezett	Nincs	-	-	-	-	-	-	-	Megvalósíthatósági tanulmány, de tervek nincsenek
Írország	További lehetőségek	Távolság alapú díjak	> 3,5 t / Valamennyi jármű	Valamennyi autópálya / valamennyi út	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály	Nem alkalmazható	Városi területek	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások	-	-
	Meglévő	Nincs (de 3 autópályadíj-köteles összesekötőt)	(Valamennyi jármű)	- (3 autópálya összesekötőt)	- (Járműosztály)	-	-	-	-	http://tinyurl.com/qq4re
Egyesült Királyság	Tervezett	Útdíjak (PPP útépitésre)	Valamennyi jármű	Új utak / autópályák	-	-	-	PPP	-	Rendelkezés az útdíj-kivetési javaslatokkal kapcsolatos nyilvános konzultációról
	További lehetőségek	Útdíj	> 3,5 t / Valamennyi jármű	Valamennyi autópálya / valamennyi út	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály	Nem alkalmazható	Városi területek	-	-	-
Egyesült Királyság	Meglévő	Nincs (de 42 km autópályadíj-köteles az M6-on)	- (Valamennyi jármű)	- (42 km autópálya)	- (Járműosztály)	-	(Londoni torlódási díj)	-	-	http://www.m6toll.co.uk/
	Tervezett	Útdíjak Tehergépjármű üthasználati díjak – LRUC)	> 3,5 t	Valamennyi út	Járműosztály	-	(Több város tervezti torlódási díjak bevezetését)	Kincstár (csökkenő jövedéki adó ellentételezése)	ETC	A terveket későbbre halasztották
Egyesült Királyság	További lehetőségek	Nincs, ha a tervek megvalósulnak	Valamennyi jármű	Nincs	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály	Nem alkalmazható	Városi területek	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások	-	-

Új tagállamok (különbéle helyezetek) (1. o.)

Ország	Meglévő	Alaprendszer	Járművek köre	Földrajzi kiterjedés	Differenciálás	Felárak	Szabályozó díjak	Bevételek felhasználása	Technológia	Források + általános észrevételek
Ciprus	Nem elemeztük: nincsen szárazföldi közlekedési kapcsolat Ciprus és az Európai Unió többi része között									
Csehország	Meglévő	Használati díj	Valamennyi jármű, 4+ kerék	Autópályák és gyorsforgalmi utak (740 km)	Súly	-	-	Autópályák	Kézi / öntapadó címke	http://www.mdcz.cz/en/
	Tervezett	Útdíj nehéz gépjárművekre	Először > 12 t, később > 3,5 t	Autópályák és gyorsforgalmi utak (kb. 2000 km)	Tengelyek, szennyezőanyag-kibocsátási osztály (EURO 0 – EURO III+), nappal/éjszaka	-	-	Autópályák	Elektronikus díjbeszedés, DSRC	Hatálybalépés tervezett időpontja: 2007. január 1.
	További lehetőségek	Útdíjak	Valamennyi jármű	Valamennyi út	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály: EURO 0 – EURO IV+	Korlátozott alkalmazhatóság	Városi és/vagy szennyező területen	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások	GPS	
Észtország	Meglévő	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tervezett	-	-	-	-	-	-	-	-	Nincsenek ismert tervek
	További lehetőségek	Útdíjak	> 3,5 t / Valamennyi jármű	Valamennyi út	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály	Nem alkalmazható	Városi területen	Közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások		
Magyarország	Meglévő	Használati díjak	Valamennyi jármű	Az autópályahálózat kb. 70%-a (670 km, folyamatosan növekszik)	Súly	-	-	Autópályák	Kézi / öntapadó címke	www.aka.hu/ www.asecap.com/english/ mem-hungary-en.html www.autopalya.hu/Engine.aspx
	Tervezett	Útdíjak	>3,5 t	Autópályák, gyorsforgalmi utak	Súly?	-	-	Autópályák	Elektronikus díjbeszedés, DSRC	Hatálybalépés tervezett időpontja: 2008
	További lehetőségek	Nincs, ha a tervek megvalósulnak	Nincs	Valamennyi út	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály	Nem alkalmazható	Városi területen	Egyéb közlekedési vagy nem közlekedési célú felhasználások	GPS	
Lettország	Meglévő	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tervezett	-	-	-	-	-	-	-	-	Nincsenek ismert tervek
	További lehetőségek	Útdíjak	> 3,5 t / valamennyi jármű	Valamennyi út	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály	Nem alkalmazható	Városi területen			

Új tagállamok (különféle helyzetek) (2. o.)

Ország	Meglévő Tervezett	Alaprendszer	Járművek köre	Földrajzi kiterjedés	Differenciálás	Felárak	Szabályozó díjak	Bevételek fel- használása	Techno- lógia	Források + általános észrevételek
Litvánia	Meglévő	-	-	-	-	-	-	-	-	Nincsenek ismert tervek
	Tervezett	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	További lehetősé- gek	Útdíjak	> 3,5 t / Valamennyi jármű	Valamennyi út	Szennyezőanyag-ki- bocsátási osztály	Nem alkal- mazható	Városi terüle- teken			
Málta	Nem elemeztük: nincsen szárazföldi közlekedési kapcsolat Málta és az Európai Unió többi része között									
Lengyel- ország	Meglévő	Használati díj	>3,5 t (+ útdíj valamennyi gépjárműre)	Autópályák és országos utak	Súly, tengelyek, szen- nyezőanyag-kibocsá- tás (EURO 0 / EURO I)	-	-	Autópályák és országos utak	Úthasználati kártya	http://www. gddkia.gov.pl/
	Tervezett	Használati díj	>3,5 t	Valamennyi országos út	Járműtípus, súly, szennyezőanyag- kibocsátási osztály (EURO 0 – EURO II+)	-	-	Autópályák és országos utak	Még időn- tellen	A jogszabály- tervezetet még nem hagyták jóra
	További lehetősé- gek	Útdíjak	Valamennyi jármű	Valamennyi út	Szennyezőanyag- kibocsátási osztály: EURO 0 – EURO IV+	Esetleges alkalmaz- hatóság: Magas- Tátra	Városi és/ vagy szennye- zett területe- ken	Egyéb közleke- dési vagy nem közlekedési célú felhasználá- sok	GPS	
Szlovákia	Meglévő	Használati díj	Valamennyi jármű	Autópályák és elsőrendű utak	Súly	-	-	Autópályák	Kézi / önta- padó címke	http://www. telecom.gov. sk/index/index. php
	Tervezett	Útdíjak	> 3,5 t kez- detben; vala- mennyi jármű 2011-től	Autópályák (340 km), gyorsfor- galmi utak (80 km) + később bevezetés a párhuzamos főútvonalakon	Súly, tengelyek, szen- nyezőanyag-kibocsá- tási osztály	-	-	Autópályák	EFC, DSRC, át- tervezett idő- pontja: 2007 vége	Hatálybalépés tervezett idő- pontja: 2007 vége
	További lehetősé- gek	Nincs, ha a tervek megva- lósulnak	Valamennyi jármű	Valamennyi út	Szennyezőanyag-ki- bocsátási osztály	Esetleges alkalmaz- hatóság: Magas- Tátra	Városi és/vagy szennyezett területeken és hegyekben	Egyéb közleke- dési vagy nem közlekedési célú felhasználá- sok	-	

Új tagállamok (különbéle helyzetek) (3. o.)

Ország	Meglévő	Alaprendszer	Járművek köre	Földrajzi kiterjedés	Differenciálás	Felárak	Szabályozó díjak	Bevételek felhasználása	Technológia	Források + általános észrevételek
Szlovénia	Meglévő	Autópályadíjak	Valamennyi jármű	Autópályák (440 km)	Jármű magassága, tengelyek	-	-	Autópályák	EFC/DSRC személygépkocsikhoz (kézi a nehéz tehergépjárművekhez)	http://www.dars.si/ http://www.asecap.com/english/mem-slovenia-en.html
	Tervezett	Autópályadíjak	Valamennyi jármű	Autópályák	Szennyezőanyag-kibocsátások (környezetvédelmi jellemzők?)	-	-	Autópályák	EFC a nehéz tehergépjárművekhez, a technológiáról még nem döntöttek	A terveket még nem véglegesítették
	További lehetőségek	Nincs	Nincs	Valamennyi út	Szennyezőanyag-kibocsátási osztály	Alpokbéli összekötőutak	Városi területeken és hegyekben	Egyéb közlekedési célú felhasználások	GPS	

2. Melléklet: A módosított euromatrica-irányelv lehetőségei

érzékeny hegyvidéki területeken

Bevezetés

2005 decemberében az Európai Parlament elfogadta az egyesült királyságbeli elnökség és a Tanács kompromisszumos javaslatát a nehéz tehergépjárművekre kivetett útdíjakról szóló euromatrica-irányelv (1999/62) módosítására. Ezt a szöveget a Közlekedési Miniszterek Tanácsa hivatalosan 2006. március 27-én hagyta jóvá. A módosított irányelv további díjkivetési lehetőségeket biztosít. Az új díjkivetési elemek egy része az érzékeny hegyvidéki területekre összpontosít. Az irányelv módosításakor az Európai Bizottság egyik kiinduló célkitűzése az volt, hogy olyan eszközt biztosítson, amely felváltja az ausztriai "ökopont"-rendszert¹³, és amely más érzékeny hegyvidéki területeken is alkalmazható. Mivel a hegyvidéki területeken keresztülhaladó összekötőutak domborzatilag behatároltak és ezért igen nagy forgalmat bonyolítanak le, az ilyen területeken élő lakosságot, az állat- és növényvilágot, valamint a tájat aránytalanul nagy mértékben sújtja a tehergépjármű-forgalomból eredő szennyezőanyag-kibocsátás¹⁴.

A következő fejezet azokat a lehetőségeket elemzi, amelyeket a módosított irányelv az ilyen érzékeny hegyvidéki területek közigazgatási vezetői és más érintett szereplők számára biztosít.

A távolság alapú díj, mint a legjobb választási lehetőség

A módosított 7.1 cikkben foglaltaknak megfelelően az új irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy útdíjakat és/vagy használati díjakat tartsanak fenn vagy vezessenek be a transzeurópai úthálózaton. Az útdíjaknak a megtett távolságon és a jármű típusán kell alapulniuk (2b. cikk), a használati díjak pedig arra jogosítják fel a használókat, hogy bizonyos időtartam alatt használják az infrastruktúrát (2c. cikk). Ez azt jelenti, hogy a tagállamok továbbra is szabadon választhatnak a távolság alapú útdíjak és az idő alapú díjak között. Sőt, arra is lehetőségük van, hogy egyáltalán ne alkalmazzanak semmilyen díjat vagy útdíjat.

2. cikk

(b) „autópályadíj”: a 7. cikk (1) bekezdésében említett infrastruktúrák két pontja közötti távolság jármű általi megtételéért fizetendő összeg; a fizetendő összeg a megtett távolság és a járműtípus alapján kerül meghatározásra;

(c) „használati díj”: egy meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít egy jármű számára a 7. cikk (1) bekezdésében említett infrastruktúrák meghatározott időtartam alatti használatához;

(d) „jármű”: kizárólag közúti árufuvarozás céljára szánt vagy használt és 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű vagy csuklós járműszerelvény;

7. cikk

1. A tagállamok csak a (2)–(12) bekezdésben meghatározott feltételek szerint tarthatnak fenn, illetve vezethetnek be autópályadíjakat és/vagy használati díjakat a transzeurópai közúthálózaton, vagy ezen hálózat részein. Ez nem sérti a tagállamok jogát autópályadíjnak és/vagy használati díjnak a transzeurópai közúthálózatba nem tartozó utakon való, vagy a transzeurópai közúthálózaton a „jármű” fogalom meghatározása alá nem tartozó járműtípusokra, a Szerződéssel összhangban történő kivetésére, többek között kiterjesztve olyan párhuzamos utakra, amelyekre a transzeurópai közúthálózat forgalma áttevődhetne, és/ vagy amelyek közvetlen versenyhelyzetben állnak a transzeurópai közúthálózat egyes szakaszaival, vagy a transzeurópai közúthálózaton közlekedő „jármű” meghatározás alá nem eső, egyéb típusú motoros járműre, azzal a feltétellel, hogy az ezen utakon kivetett autópályadíj és/vagy használati díj nem hozhatja a nemzetközi forgalmat hátrányos helyzetbe, és nem járhat a gazdasági szereplők közötti versenyt torzító hatással.

E lehetőségek közül csak a – 2b. cikkben meghatározott – távolság alapú útdíj olyan eszköz, amely egyrészt igazságos a használók számára, másrészt ösztönzést jelent a nehéz tehergépjárművek hatékonyabb használatára, csökkentve ilyen módon a káros hatásokat. A módosított irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy ilyen útdíjakat vessenek ki a transzeurópai hálózaton, továbbá valamennyi úton és valamennyi járműre– még az irányelv hatálya alá nem tartozó utakon és járművekre is (2d. cikk) – a szubszidiaritás elvének megfelelően.

7. cikk

9. Az autópályadíj-tételeket kizárólag az infrastrukturális költségek megtérülésének elvére kell alapozni.

A súlyozott átlagos autópályadíj-tételeket kifejezetten az érintett infrastruktúra-hálózat építési, üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési költségeihez kapcsolódóan kell megállapítani. A súlyozott átlagos autópályadíj-tételek tartalmazhatják a piaci feltételekre alapozott tőkehozamot vagy haszonkulcsot is.

2. cikk

“(aa) „építési költségek”: az építkezéshez kapcsolódó költségek, beleértve adott esetben a következők finanszírozási költségeit is:

- új infrastruktúra vagy új infrastrukturális fejlesztések (beleértve a jelentős strukturális javításokat), illetve
-*-ig legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztések (beleértve a jelentős strukturális javításokat), amennyiben már autópályadíj-kivetési megállapodások vannak hatályban* napján, vagy bármely,* -t követően bevezetett autópályadíj-kivetési megállapodás bevezetését megelőzően legfeljebb 30 évvel befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztés; az ezen határidőket megelőzően befejezett infrastruktúra- vagy infrastrukturális fejlesztési költségek szintén építési költségnek minősülnek, amennyiben:
 - (i) egy tagállam olyan autópályadíj-beszedő rendszert hozott létre, amely ezen költségek megtérülését egy*-ig hatályba lépő, autópályadíj-beszedő rendszer üzemeltetőjével kötött szerződés vagy más egyenértékű jogi aktus révén biztosítja; vagy
 - (ii) egy tagállam bizonyítani tudja, hogy a kérdéses infrastruktúra építésére azzal a feltétellel került sor, hogy a tervezési élettartam 30 évet meghaladó legyen.

Az építési költségek figyelembe veendő aránya semmiképpen sem haladhatja meg az infrastruktúra alkotórészei tervezési élettartamának fennálló idejéből – a*-n vagy, amennyiben az a későbbi, az új autópályadíj-beszedési megállapodások bevezetésének napján – még hátralévő rész arányát. Az infrastruktúra vagy infrastrukturális fejlesztés költségei magukban foglalhatnak bármely egyedi, a zajártalom csökkentésére vagy a közúti biztonság javítására irányuló kiadást, és az infrastruktúra üzemeltetője által teljesített tényleges kifizetéseket, amelyek olyan objektív környezeti elemekhez kapcsolódnak, mint például a talajszennyezés elleni védekezés; (ab) „finanszírozási költségek”: kölcsönök kamata és/vagy a részvényesek által nyújtott bármely tulajdonosi finanszírozás hozama; (ac) „jelentős strukturális javítások”: strukturális javítások, azon javítások kivételével, amelyek már nem járnak a közút felhasználói számára előnyökkel, pl. amennyiben a javítási munkálatokat további útfelszínjavító vagy egyéb építési munkálatok helyettesítik;”

Az útdíjakban a tagállamok szerepeltethetik az építési költségeket és az úthálózat működtetésének, karbantartásának és fejlesztésének költségeit (7.9 cikk). Az építési költségek részletesebb meghatározása a 2(aa) cikkben található. Ezek magukban foglalhatják az új infrastruktúra költségeit, valamint az utolsó 30 évben épített infrastruktúra költségeit is, illetve – bizonyos feltételek esetén – még az ilyen időszakot megelőzően épült infrastruktúra költségeit is.

Az egészségi és környezeti károk, a balesetek és a forgalmi torlódások külső költségei nem szerepeltethetők az útdíjakban.

Ez a fajta távolság alapú útdíj kellene, hogy az alapvető úthasználati díjkivetési eszköz legyen valamennyi út esetében Európában, nem korlátozva alkalmazását csupán az érzékeny hegyvidéki területekre, hiszen az ilyen érzékeny hegyvidéki területeken keresztül vezető útszakaszok rendszerint túlságosan rövidek ahhoz, hogy érdemleges mértékben befolyásolhassák a forgalom nagyságát és hatásait.

A díjak differenciálása a járművek levegőszennyező-anyag kibocsátásának csökkentése érdekében

A módosított irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy differenciálják az útdíjakat az Euro szennyezőanyag-kibocsátási osztályok, a PM- és NO_x-kibocsátási szintek, valamint a napszak és az évszak szerint (7.10 cikk). A legszennyezőbb járművekre kétszer akkora díj vethető ki, mint ugyanezen kategória legtisztább járművére. Az infrastruktúra csúcsforgalmi időszakban történő használata szintén kétszer annyiba kerülhet, mint a nem csúcsidőszaki használat. Ez ismét csak egy adott járműosztályra vonatkozik. Tehát még azt megelőzően, hogy a környezetvédelmi teljesítmény és a napszak vagy évszak szerint differenciálnának, a tagállamok eltérő útdíjakat alkalmazhatnak az adott járműosztály alapján, amelyet a tengelyek száma és a megnekedett legnagyobb össztömeg határoznak meg (lásd az irányelv IV. Mellékletét).

7. cikk

10 (a) A (9) bekezdésben említett súlyozott átlagos autópályadíj-tételek sérelme nélkül a tagállamok között a díjtételek mértékében olyan célokra irányuló eltérések fordulhatnak elő, mint a környezeti károk elleni küzdelem, a torlódás kezelése, az infrastrukturális károk minimálisra csökkentése, az érintett infrastruktúra használatának optimálissá tétele vagy a közúti biztonság elősegítése, feltéve, hogy az említett eltérések:

- arányosak a kitűzött céllal,
- átláthatóak és megkülönböztetés-mentesek, különösen a fuvarozó nemzetisége, a fuvarozó letelepedési helye vagy letelepedési országa vagy a jármű nyilvántartásba vételi helye, valamint a közlekedési tevékenység kiindulási pontja vagy rendeltetési helye tekintetében;

(b) Az a) pont feltételei szerint az autópályadíj-tételek a következők szerint térhetnek el:

- a 0. mellékletben meghatározott EURO szennyezőanyag-kibocsátási osztályok, beleértve a PM- és NOx-szinteket, feltéve, hogy a többletmértéke nem haladja meg a legszigorúbb kibocsátási előírásoknak eleget tevő, azonos járművekre kivetett autópályadíj 100 %-át; és/vagy
- a napszak, a nap vagy az évszak, feltéve, hogy:
 - (i) az autópályadíj-tétel többletmértéke nem haladja meg a legolcsóbb napszakban, napon vagy évszakban kivetett díj 100 %-át; vagy
 - (ii) amennyiben a legolcsóbb napszak költségmentes, a legdrágább napszakért, napért vagy évszakért fizetendő emelt díj nem haladja meg az egyébként a kérdéses járműre alkalmazandó autópályadíj-tétel mértékének 50 %-át.

A tagállamok kötelesek differenciálni az első bekezdéssel összhangban az autópályadíjra vonatkozó díjtételeket legfeljebb 2010-ig vagy koncessziós szerződések esetében a koncessziós szerződés megújításának időpontjában.

Ugyanakkor egy tagállam felmentést kaphat ezen kötelezettségének teljesítése alól, amennyiben:

- ez súlyosan veszélyeztetné a területein alkalmazott autópályadíj-rendszerek egységes működését;
- az érintett autópályadíj-rendszer esetében technikailag nem lenne megoldható a differenciált díjfizetés bevezetése; vagy
- ez azzal a következménnyel járna, hogy a leginkább szennyező járművek kiszorulnának a transzeurópai úthálózatról, káros hatást gyakorolva az utak biztonságára és a közegészségügyre.

Ezen eltéréseket a Bizottság számára be kell jelenteni.

IV. sz. Melléklet

A járműosztályokat az alábbi táblázat határozza meg.

A járművek 0., I., II. és III. jelzésű kategóriákba oszthatók emelkedő sorrendben aszerint, hogy az útfelszín milyen mértékű károsodást okoznak (tehát a III. osztály a közúti infrastruktúrában legnagyobb károsodást okozó járművek kategóriája). Az okozott károsodás a tengelyterhelés növekedésével exponenciálisan nő. A 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget el nem érő minden gépjármű és járműszerelvény a 0. károsodási osztályba tartozik.

A hegyvidéki területek magasabb infrastruktúra-költségeit tükröző útdíjak alagutak és hidak esetében

A módosított irányelv – hasonlóan az 1999/62 irányelvhez – nem engedélyezi a használati díjak és az útdíjak egyidejű alkalmazását. A 7.3 cikk azonban lehetővé teszi, hogy a használati díjakat alkalmazó tagállamok útdíjakat is kivessenek a hidak, alagutak vagy hegyi átjárók használatáért.

7. cikk

3. Autópályadíj és használati díj egyidejűleg nem vehető ki egy adott járműkategóriára sem egyazon útszakasz használatáért. Ugyanakkor a tagállamok kivethetnek autópályadíjat olyan úthálózatok használatáért, amelyeken hidak, alagutak és hegyi átjárók használatáért használati díjat vetnek ki.

Ez a rendelkezés nem vonatkozik a lényegesebb esetre – hegyvidéki területeknél –, amikor egy tagállam útdíjakat, nem pedig használati díjakat alkalmaz a területén. A kérdés továbbra is nyitva áll: vajon van-e lehetőség arra, hogy eltérő útdíj-tételeket vessenek ki a hálózat különböző részein azok eltérő költség szintjeinek megfelelően.

A módosított irányelv nem rendelkezik az infrastruktúra vagy a terület jellege szerinti differenciálás lehetőségéről (lásd fentebb, a differenciálás ismertetésénél és a 7.10 cikkben). A 7.1 cikk azonban az ilyen díjak alkalmazását csak a TEN hálózat egyes részein engedélyezi, ami szintén a földrajzi differenciálás egy formája.

A 7a. cikk sem ad végleges választ erre a kérdésre. Az útdíj kiszámításánál figyelembe vett költségeknek „ahhoz a hálózathoz kell kapcsolódniuk ... amelyre az autópályadíjakat kivetik” – ami nem engedélyezi és nem is tiltja, hogy a nemzeti hálózatot különböző részekre bontsák, és hogy külön számítsák ki ezek költségeit és útdíjait.

7a. cikk

1. Az érintett infrastruktúra-hálózatra vagy ilyen hálózat egyértelműen meghatározott részére kivetett súlyozott átlagos autópályadíj-tételek mértékének meghatározásakor a tagállamoknak figyelembe kell venniük a 7. cikk (9) bekezdésében meghatározott különböző költségeket. A figyelembe vett költségek ahhoz a hálózathoz vagy hálózatrészhez kapcsolódnak, amelyre azok kivetésre kerültek, és az autópályadíj fizetésére kötelezett járművekre vonatkoznak. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezeket a költségeket nem, vagy csak meghatározott százalékban fedezik az autópályadíjból származó bevételből.

A meglévő rendszerek sem jelentenek választ e kérdést illetően. A koncessziókon alapuló hagyományos autópályadíj-rendszerek az autópályadíj-szinteket a kérdéses hálózati szakasz költségeinek megfelelően határozzák meg. Ilyen módon a hegyvidéki területek koncessziójogosultjainak költségei magasabbak, mint más területek esetén. Következésképpen a Mont Blanc alagút használatáért fizetendő autópályadíjak jelentősen magasabbak, mint a más franciaországi vagy olaszországi autópályákon kivetett átlagos autópályadíjak.

2004-ben Ausztria áttért a használati díjak rendszeréről az útdíjak rendszerére valamennyi autópályán. Ez a rendszer nem koncessziós szerződéseken alapul. Az alagutak és hegyi átjárók használatáért Ausztria már hosszú idő óta kivetett útdíjakat. Ausztria a tehergépkocsi-útdíj („LKW-Maut”) rendszer 2004-ben történt bevezetését követően is folytatja az úgynevezett különleges útdíjak („Sondermauten”) kivetését a hegyi utakon. Ezek a különleges útdíjak vita tárgyát képezik. Az Európai Bizottság bírósági eljárást indított, de a módosított irányelv elfogadása után ettől elálltak.

A fenti példákból és a jelenlegi bizonytalan jogi helyzetből az alábbi következtetések vonhatók le:

- A hálózat különböző részein történő eltérő útdíj-tételek kivetésének lehetőségét nem zárják ki mindaddig, amíg az útdíj-tételek szintje költségekkel indokolható a 7.9 cikkben foglaltaknak megfelelően.
- Ezért lehetségesnek kell lennie, hogy magasabb útdíjakat vessenek ki az alagutak, hidak és hegyi átjárók használatáért, mint a hálózat egyéb részeinek használatáért.
- Koncesszióknál ez elfogadhatóbbnak tűnik, mint más esetekben.
- A rendszernek diszkriminációmentesnek kell lennie, és kellően figyelembe kell vennie az Európai Unióról szóló Szerződés általános alapelveit.

Felárak a hegyvidéki területeken keresztül vezető, elsőbbséget élvező TEN projektek finanszírozására

Az érzékeny hegyvidéki területeken alkalmazható új eszközként a módosított irányelv bevezeti a további felárak kivetésének lehetőségét, amelynek feltételeit hosszú listában határozza meg (7.11 cikk):

- Az érintett útszakaszokon akut forgalmi torlódási problémáknak kell jelentkezniük vagy az ilyen útszakaszokat használó járműveknek jelentős környezeti károkat kell okozniuk.

- A bevételeket a TEN hálózat elsőbbséget élvező projektjeibe kell befektetni a 2004. évi TEN Útmutatóban meghatározottak szerint.¹⁵
- Ezeknek a projekteknek ugyanazon az útvonalon kell elhelyezkedniük, mint amelyen az út található, amelyre a felárat kivetik.
- A felár nem eredményezheti a kereskedelmi forgalom méltánytalan kezelését.
- A maximális szintű felár az átlagos útdíj-tétel 15%-a általános esetben, illetve az átlagos útdíj-tétel 25%-a határon átnyúló projektek esetében.

7. cikk

11. A 9. cikk (1) és (1a) bekezdésének sérelme nélkül, kivételes, a hegyi régiókban elhelyezkedő infrastruktúrát érintő esetben, valamint a Bizottság tájékoztatását követően, a következő különleges útszakaszokon az autópályadíjakra felárat lehet felszámítani:

a) ahol a járművek szabad mozgását akut torlódás hátráltatja; vagy

b) amelyek járművek általi használata jelentős környezeti kárt okoz, azzal a feltétellel, hogy:

- a 884/2004/EK határozat III. mellékletében meghatározott, európai érdeket szolgáló, elsőbbséget élvező projektekbe beruházott felárból eredő bevétel, amely közvetlenül hozzájárul a kérdéses torlódás vagy a környezeti kár enyhítéséhez, és amely azonos úton helyezkedik el, mint az az útszakasz, amelyre a felár alkalmazásra kerül,
- a (10) bekezdéssel összhangban eltérő autópályadíj-tételekre alkalmazható felár, amely nem haladja meg a (9) bekezdéssel összhangban kiszámított súlyozott átlagos autópályadíj-tétel 15 %-át, kivéve, amennyiben a képződő bevétel az európai érdeket szolgáló, elsőbbséget élvező projektek határokon átnyúló szakaszaiba kerül befektetésre, ideértve a hegyvidéki régiók infrastruktúráját is, amely esetben a felár nem haladhatja meg a 25 % -ot,
- a felár alkalmazása nem eredményez a kereskedelmi forgalomban tisztességtelen bánásmódot más úthasználókkal összehasonlítva,
- az olyan infrastruktúrára vonatkozó pénzügyi tervek, amelynek használatáért felárat alkalmaznak, és az új infrastruktúrára vonatkozó költség-haszon elemzést megküldik a Bizottságnak a felár alkalmazását megelőzően,

– a felár alkalmazási időtartama előzetesen meghatározott és korlátozott, valamint összhangban van a várt keletkező bevétel tekintetében a benyújtott pénzügyi tervvel és költség-haszon elemzéssel.

E rendelkezésnek az új, határokon átnyúló projektekre történő alkalmazásához az érintett tagállamok hozzájárulása szükséges.

Amikor egy felárat alkalmazni szándékozó tagállam a Bizottsághoz egy pénzügyi tervet nyújt be, a Bizottság hozzáférhetővé teszi ezt az információt a 9c. cikk (1) bekezdésében említett bizottság tagjai számára. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tervezett felár nem felel meg az e bekezdésben meghatározott feltételeknek, vagy ha úgy véli, hogy a tervezett felár jelentős káros hatással lesz a peremterületek gazdasági fejlődésére, visszautasíthatja az érintett tagállam által benyújtott díjazási tervet, vagy kérheti annak módosítását a 9c. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően.

A felárak alkalmazása előtt teljesítendő feltételek listája bizonyos mértékig tiltó jellegű. A legnyilvánvalóbb alkalmazási lehetőségeket konkrétan az Ausztria és Olaszország közötti Brenner összekötőút, valamint a Franciaország és Olaszország közötti Fréjus összekötőút jelenti. Ezen a két úton elsőbbséget élvező TEN vasúti projekteket terveznek, és fontos összekötőutak találhatóak az Alpokbeli teherforgalmi közúti átkelőkhöz kapcsolódóan is ugyanezen az útvonalon. Ezen kívül felárak vethetők ki annak érdekében is, hogy bevételeket teremtsenek a közép-pireneusi vasúti alagúthoz. Ez az összekötőút azonban egyelőre meglehetősen csekély teherszállítási forgalmat

bonyolít, mivel az Ibériai-félsziget és Európa közötti forgalom jó része a tengerparti összekötőutakat használja a Pireneusoktól keletre és nyugatra. Az irányelv nem határozza meg egyértelműen az „ugyanazon útvonal” kifejezés jelentését. Ezért nem világos, hogy vajon kivethetők-e felárak a tengerparti összekötőutakon is a központi vasúti alagút finanszírozása céljából. Ugyanez a kérdés vethető fel az Alpokbeli útvonalaknál is. Mindkét esetben léteznek párhuzamos összekötőutak, például a Tauern Ausztriában és a Mont Blanc, Montgenèvre vagy akár a mediterrán tengerparti összekötőút Franciaország és Olaszország között. Közlekedés-irányítási szempontból van értelme annak, hogy lehetővé tegyék a felárak alkalmazását valamennyi párhuzamos összekötőúton, és így elkerüljék a forgalom olcsóbb útvonalakra való áttevődését.

Szabályozó díjak

A módosított irányelv 9. cikke felsorolja azokat az adókat vagy díjakat, amelyeket a tagállamok a szubszidiaritás elve alapján alkalmazhatnak. Az – úgy városi, mint hegyi – érzékeny területeket illetően a 9.1a cikk lehetővé teszi a szabályozó díjak alkalmazását a forgalmi torlódások vagy környezeti hatások enyhítése céljából.

9. cikk

1a. Ezen irányelv nem gátolja a tagállamokat, hogy **nem diszkriminatív módon** alkalmazzanak:

- a) időt és helyet követelő közlekedési torlódások felszámolására irányuló különleges szabályozó díjakat;
- b) káros környezeti hatások, köztük a rossz levegőminőség felszámolására irányuló szabályozó díjakat, bármely úton, nevezetesen városi övezetekben, ideértve a városi övezeten áthaladó transzeurópai közúthálózatokat is.

Bár a szöveg kifejezetten említi a városi területeket, a szabályozó díjak hegyvidéki területeken is alkalmazhatók. A városi területeket csupán példaként említik arra, hogy a szabályozó díjak alkalmazhatóak különösen városi övezetekben az ott tapasztalható jelentős forgalmi torlódások és környezetvédelmi problémák miatt. Jacques Barrot közlekedési biztos, valamint az Európai Bizottság Közlekedés és Energia Főigazgatóságának (DG TREN) szárazföldi közlekedési igazgatója ténylegesen megerősítették a módosított irányelv kapcsán zajló tárgyalások során, hogy a szöveg lényegi részét a „bármely úton” kifejezés jelenti. Ugyanez vonatkozik a környezeti hatásokra is: a szöveg csupán a „rossz levegőminőséget” említi, de a szabályozó díjak ugyanúgy alkalmazhatóak egyéb környezeti hatások esetében is, beleértve például a zajterhelést.

A módosított irányelv nem tartalmaz további pontos magyarázatot arra vonatkozóan, hogy milyen módon alkalmazhatóak a szabályozó díjak. Ez a tagállamok ügye, amelyeknek csupán az Európai Unióról szóló Szerződés általános szabályainak kell megfelelniük (lásd a következő szakaszt). Bárhogyan áll is a dolog, a szabályozó díjak fő összekötőutakon történő alkalmazása a hegyi területeken keresztül vezető európai teheráru-forgalom esetében alighanem vitatott téma marad, és a kérdést valószínűleg bírósági határozat fogja eldönteni. Mindenesetre úgy a Szerződés, mint az Európai Bíróság számos döntése elismeri annak lehetőségét, hogy bizonyos feltételek esetén korlátozhatók az áruk szabad áramlását, amely feltételek közé tartozik egyebek mellett a környezetvédelem és az állampolgárok egészségének védelme.¹⁶

A szabályozó díjak érzékeny hegyvidéki területeken történő kivétele megvalósíthatónak látszik, de ezt az eszközt körültekintően kell alkalmazni a Szerződés alapvető szabályainak keretein belül.

A helyi és a tranzitforgalom közötti differenciálás

Az érzékeny hegyvidéki területek gyakran meglehetősen távoli térségek, amelyek az adott ország átlagával összehasonlítva korlátozott gazdasági tevékenységekkel rendelkeznek. Az idegenforgalom azonban valamennyi ilyen terület esetében kulcsfontosságú gazdasági tényező, és az áruk ilyen területekre történő szállítása nem csupán a helyi lakosság számára fontos, hanem az idegenforgalmi ágazat számára is. Ennek figyelembevételével a helyi közlekedés és az ilyen területekhez kötődő import/export szállítások egészen más szerepűek és jelentőségűek, mint az a tranzitforgalom, amely csupán áthalad ezeken a területeken, de nem járul hozzá a gazdasági fejlődésükhöz.

A helyi és a tranzitforgalom közötti differenciálás lehetősége azonban nagyon korlátozott az Európai Unió alapelvei szerint (lásd a következő szakaszt is). Ezen kívül a módosított irányelvben szerepel két bevezető rendelkezés, amelyek szintén kihangsúlyozzák az ilyen differenciálás korlátozott lehetőségét. A bevezetés 8. pontja lehetővé teszi, hogy az útdíjakat csak a hálózat egy részén vessék ki, de olyan módon, hogy a nem helyi forgalommal szemben az ne jelentsen diszkriminációt. Ez a rendelkezés egyértelműen azon tagállamok felé irányul, amelyek csupán a nem belföldi használok által gyakran használt összekötőutakra kívánnak útdíjakat kivetni. Ez a helyzet az érzékeny hegyvidéki területeken keresztül vezető, nehéz tehergépjárművek által használt fő összekötőutakon. A bevezetés 16. pontja a díjkivetési eszközök nem uniós tagállamokban történő alkalmazására ösztönösít. Ezen országok nem hozhatnak olyan intézkedéseket, amelyek diszkriminációt jelentenek a tranzitforgalommal szemben. Ezek a bevezető rendelkezések a Szerződés által alkalmazott általános szabályokat tükrözik, az alábbiak szerint:

<p>Bevezetés 8. pont</p> <p>(8) Az autópályadíj-kivetési rendszerek végrehajtásában költséghatékonysági okokból az autópályadíjhoz kapcsolódó teljes infrastruktúra nem esik szükségszerűen az autópályadíj kivetését ellenőrző hozzáférési korlátozások alá. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezt az irányelvet az autópályadíjhoz kapcsolódó infrastruktúrának csak egy meghatározott pontján kivetett autópályadíj alkalmazásával hajtják végre. Ez nem hozhatja hátrányos helyzetbe a nem helyi közlekedést.</p>
<p>Bevezetés 16. pont</p> <p>(16) A tagállamok és harmadik országok közötti rendszerek eltérő mivoltából fakadó közlekedési torzulások megelőzése érdekében a Bizottságnak a nemzetközi megállapodások tárgyalásain annak biztosítására kell törekednie, hogy a harmadik országok ne vezessenek be az átmenő forgalomra hátrányos hatást gyakorló intézkedéseket (például tranzitjog kereskedelmi rendszert).</p>

Eltérő jellegük miatt a megkülönböztetés-mentesség követelménye nem teljes mértékben alkalmazható a helyi, illetve a nem helyi forgalom viszonyára, és ezért létezik bizonyos mértékű szabadság az útdíjak ennek megfelelő differenciálására. Azonban az eltérő nemzeti hovatartozás a jármű vonatkozásában, illetve a rakomány származási helye vagy rendeltetési helye vonatkozásában önmagában nem teljesíti az „eltérő” jellegű forgalom kritériumát. Az útdíjak nem differenciálhatók a nemzeti határok mentén úgy, hogy az ne minősülne diszkriminációnak.

Figyelembe veendő általános alapelvek

Az Európai Unió általános alapelveit a Nizzai Szerződés rögzíti. Az Európai Unió egyik fontos célkitűzése, hogy egy belső piac kialakításával lehetővé tegye az áruk, a személyek, a tőke és a szolgáltatások szabad mozgását (14. cikk).

Az „Áruk szabad mozgása” részben a Szerződés kifejti, hogy mi az, amit az áruk szabad mozgásának biztosítása érdekében **nem** tehetnek meg a tagállamok; ezek a tevékenységek többnyire a vámokhoz vagy az import és export mennyiségi korlátozásaihoz kapcsolódnak. A 30. cikk azonban korlátozásokat tesz lehetővé akkor, ha ezeket a közbiztonság vagy az egészségvédelem, illetve az emberek, állatok és növények életének védelme indokolja. Ez a rendelkezés lehetőséget teremt arra, hogy környezet- és egészségvédelmi okokból korlátozásokat vezessenek be.

A „Közös Közlekedéspolitika” részben foglalt rendelkezések szerint az áruk származási helye, valamint rendeltetési helye alapján történő diszkrimináció nem engedélyezett.

14. cikk (Nizzai Szerződés, „Belső piac” rész)
1. A Közösségnek intézkedéseket kell hoznia abból a célból, hogy az 1992. december 31-én lezáruló időszak során fokozatosan kialakítsa a belső piacot a jelen cikk, valamint a 15., 26., 47(2), 49., 80., 93. és 95. cikk rendelkezéseinek megfelelően és a jelen Szerződés egyéb rendelkezéseinek sérelme nélkül.
2. A belső piacnak olyan, belső határok nélküli területet kell magában foglalnia, amelyben biztosított az áruk, személyek, szolgáltatások és a tőke szabad mozgása a jelen Szerződés rendelkezéseinek megfelelően.
3. A Tanács, minősített többséggel eljárva a Bizottság javaslata alapján, meghatározza azokat az útmutatásokat és feltételeket, amelyek valamennyi érintett ágazat kiegyensúlyozott fejlődésének biztosításához szükségesek.
23. cikk (Nizzai Szerződés, „Áruk szabad mozgása” rész)
1. A Közösség vámunió alapul, amely kiterjed minden áru kereskedelmére, amely tiltja a tagállamok közötti importra és exportra vonatkozó vámilletékek, valamint bármilyen ezzel egyenértékű díj kivetését, és amelynek alapján a tagállamok közös vámtarifát alkalmaznak harmadik országokkal fennálló kapcsolataikban.
2. A 25. cikk és a jelen Cím 2. fejezetének rendelkezései alkalmazandóak a tagállamokból származó termékekre és azon harmadik országokból származó termékekre, amelyeket a tagállamokban szabadon forgalmaznak.
25. cikk (Nizzai Szerződés, „Áruk szabad mozgása” rész)
A tagállamok között tiltott az importra és exportra vonatkozó vámilletékek, valamint bármilyen ezzel egyenértékű díj kivetése. Ez a tiltás vonatkozik a költségvetési jellegű vámilletékekre is.
28. cikk (Nizzai Szerződés, „Áruk szabad mozgása” rész)
A tagállamok között tiltott az importra vonatkozó mennyiségi korlátozások, valamint bármilyen ezzel egyenértékű hatású intézkedés alkalmazása.
29. cikk (Nizzai Szerződés, „Áruk szabad mozgása” rész)
A tagállamok között tiltott az exportra vonatkozó mennyiségi korlátozások, valamint bármilyen ezzel egyenértékű hatású intézkedés alkalmazása.
30. cikk (Nizzai Szerződés, „Áruk szabad mozgása” rész)
A 28. és 29. cikkek rendelkezései nem zárják ki azokat az importra, exportra vagy tranzitárakra vonatkozó tilalmakat vagy korlátozásokat, amelyeket a közkerkölcsök, a közrend vagy a közbiztonság védelme; az emberek, állatok vagy növények egészségének és életének védelme; a művészi, történelmi vagy régészeti értékkel bíró nemzeti kincsek védelme; vagy az ipari és kereskedelmi ingatlanok védelme indokolnak. Az ilyen tilalmak vagy korlátozások azonban nem lehetnek az önkényes megkülönböztetés vagy a tagállamok közötti burkolt kereskedelmi korlátozások eszközei.

75. cikk (Nizzai Szerződés, „Közös Közlekedéspolitika” rész)

1. A Közösségen belüli közlekedés esetében eltörölendő minden megkülönböztetés, amely abban a formában történik, hogy a fuvarozók ugyanazon áruk ugyanazon közlekedési útvonalon történő szállításáért eltérő díjtételeket számítanak fel és eltérő feltételeket szabnak a kérdéses áruk származási vagy rendeltetési országa szerint.

2. Az 1. bekezdés rendelkezései nem akadályozhatják meg a Tanácsot abban, hogy a 71. cikk (1) bekezdése alapján egyéb intézkedéseket hozzon.

3. A Tanács, a Bizottság javaslata alapján minősített többséggel eljárva, valamint a Gazdasági és Szociális Bizottsággal történt konzultációt követően szabályokat határoz meg az 1. bekezdés rendelkezéseinek végrehajtásához.

3. Melléklet: A helyzet és lehetőségek Ausztriában

a) Jelenlegi helyzet

2004. január 1-jén Ausztria távolság alapú díjat vezetett be minden 3,5 tonnánál nehezebb személy- és teherszállító járműre. Ezt az – „LKW-Maut” néven ismert – díjat autópályákon és egyes gyorsforgalmi utakon vetik ki. A díjtétel csak a tengelyek számától függ, a szennyezőanyag-kibocsátási osztályok szerint nem differenciálnak (lásd a táblázatot).

Ausztriai LKW-Maut díjak járműkategóriák szerint, 2006 (euró/jármű-km, áfa nélkül)			
	2 tengely	3 tengely	4 vagy több tengely
Díj	0,130 euró	0,182 euró	0,273 euró
Szorótényező	1	1,4	2,1

Az ausztriai rendszer átlagdíja mintegy 0,22 euró jármű-kilométerenként. A díjtételek szintjét olyan módon alakították ki, hogy az fedezze az infrastruktúra-költségeket, beleértve az ASFINAG autópálya-társaság korábbi építési munkáihoz kapcsolódó adósságait is. Ahogyan említettük, a díjat csak a tengelyek száma szerint differenciálják, nem alkalmaznak magasabb díjtételeket a szennyezőbb tehergépjárművekre, és ilyen módon nem ösztönzik a tisztább járművek használatát.

Az Alpokon keresztül vezető egyes összekötőutakon magasabb díjakat kell fizetni. Ezeket az úgynevezett „kivételes útdíjakat” („Sondermauten”) a Brenner, Tauern, Pyhrn, Karawanken és Arlberg összekötőutakon vetik ki.

Két évvel a rendszer bevezetése után a tapasztalatok meglehetősen kedvezőek:

- Az LKW-Maut díjakat a kezdeti erős ellenállás dacára sikeresen megvalósították.
- A rendszer jelenleg nagymértékben elfogadott a használók körében.
- A rendszer jól ismert és egyszerű technológián alapul (DSRC, mikrohullám), ami megbízhatóvá teszi (99,9%-ban helyes tranzakciók).
- Egyszerű és könnyen érthető a használók számára is, és csak csekély összegű berendezés-költséget ró rájuk (5 euró egy „Go-Box”, a járműre történő ingyenes felszereléssel).
- A bevételek 2005-ben elérték a 780 millió eurót.

Egyes összekötőutakon forgalom-átterelődés tapasztalható a díjköteles autópályákról az ingyenes utakra, ami kedvezőtlen hatást gyakorol a forgalomáramlásra, és sújtja a helyi lakosságot is.

Jogi keretek

Az 1990-es évek közepén az osztrák kormány döntést hozott arról, hogy a személygépkocsik számára idő alapú matricát („Pickerl”) vezet be, a nehéz gépjárművek esetében pedig távolság alapú útdíjat. A parlament 1996-ban jóváhagyta a törvényt, 2002-ben pedig részletesebb jogszabállyal váltotta fel.

Műszaki rendszer

Az ausztriai LKW-Maut DSRC rendszeren alapul, egy egyszerű jelzőegységgel (Go-Box) a járműveken, valamint mérőoszlopokkal az autópályákon. Valamennyi járművet fel kell szerelni ezzel a fedélzeti egységgel. A rendszer úgynevezett nyílt rendszer, szemben a zárt rendszerekkel, amelyeknél a mérőoszlopokat az autópálya felhajtókon és kijáratokon helyezik el.

A rendszer működtetési költségei a bevételek mintegy 4%-át teszik ki, a végrehajtási költségek pedig körülbelül a bevételek 12%-át.¹⁷

b) Tervek

Nincsenek arra vonatkozó tervek, hogy az LKW-Maut rendszert egyéb utakra is kiterjesszék. Olyan konkrét tervek sincsenek jelenleg, hogy bevezessék a szennyezőanyag-kibocsátási osztályok szerinti differenciálást. Folytak bizonyos megbeszélések az érzékeny Alpokbeli területeken történő felár-kivetéssel kapcsolatban, de erről egyelőre nem állnak rendelkezésre konkrét adatok.

c) Lehetőségek

Bár Ausztria már jelenleg is alkalmaz távolság alapú díjakat autópályákon a 3,5 tonnánál nehezebb járművekre, a módosított irányelv a következő további lehetőségeket biztosítja:

- Kiterjesztés a teljes úthálózatra: A új irányelv lehetőséget ad a tagállamok számára arra, hogy díjfizetési rendszereket valósítsanak meg a TEN-R közúthálózaton kívüli utakon is: ezeken az utakon a díjak a Szerződés szabályai szerint vethetők ki, nem pedig az irányelv szabályai szerint. Ezért Ausztriának lehetősége van arra, hogy útdíj-rendszereit kiterjessze az autópályákról a teljes úthálózatra.
- Differenciálás a járművek szennyezőanyag-kibocsátási osztálya vagy szennyezőanyag- kibocsátási szerinti: Létezik ugyan néhány kivétel, de a tagállamoknak 2010-ig mindenképpen differenciálniuk kell díjkivetési rendszereiket a szennyezőanyag-kibocsátási osztályok vagy pedig a PM10- vagy NOx-kibocsátások szerint.
- Szabályozó díjak: Ezeket a díjakat forgalmi torlódástól sújtott vagy környezetvédelmi problémákkal küzdő területeken lehetne bevezetni.
- Felárak: Ezek bizonyosan fontos választási lehetőséget jelentenek Ausztria esetében az Alpokbeli területeken és a hegyi átjárókon.

4. Melléklet: A helyzet és lehetőségek Németországban

a) Jelenlegi helyzet

2003. augusztus végén Németország kilépett (a Benelux-államokkal, Svédországgal és Dániával kötött) Euromatrica megállapodásból, és ettől az időponttól az idő alapú matricát felváltotta az „**LKW-Maut**” elnevezésű távolság alapú díj. Műszaki problémák miatt a rendszer indulása 2005. január 1-jére tolódott.

Az LKW-Maut célja, hogy bevételeket teremtsen új közlekedési infrastruktúrák finanszírozásához. A német kormány integrált politikát folytat a közlekedési módok összekapcsolása érdekében, és így a bevételeket új utakra, vasutakra és belvízi utakra kívánja költeni. A cél a szűk keresztmetszetek vagy forgalmi torlódások felszámolása („**Anti-Stau-Programm**”). 2003 októberében közintézményt hoztak létre a közlekedési infrastruktúra finanszírozására. Ennek fő feladata, hogy az LKW-Maut-ból származó bevételeket újra közlekedési projektekbe fektesse.

A díjakat csak autópályákon és csak 12 tonnánál nehezebb járművekre vetik ki. A díjak szintje a tengelyek számától és a jármű szennyezőanyag-kibocsátási osztályától függ, és 0,09 – 0,14 euró között mozog. Az 1999/62 irányelv rendelkezései alapján csak az infrastruktúra-költségeket vették figyelembe a díj kiszámításánál. Egy független tanulmány a nehéz tehergépjárművek által történő autópálya-használat infrastruktúra-költségeit évi 3,4 milliárd euró összegben határozta meg, ami 0,15 euró/kilométer átlagos súlyozott költségnek felel meg. Jelenleg az átlagos díj csak 0,124 eurócent kilométerenként, a fuvarozási ágazat ellentételezési rendszere következtében. Elvileg ezt az ellentételezést az üzemanyagadók csökkentése útján kell megvalósítani. 2006 januárjában azonban az Európai Bizottság kifogásolta a német kormány által javasolt ellentételezési rendszert. Amint elfogadnak egy ellentételezési rendszert, az átlagos súlyozott díj 0,15 eurócentre emelkedik.

Jogi keretek

Az LKW-Maut rendszer jogi kereteit a német parlament által 2002-ben elfogadott törvény határozta meg.

Műszaki rendszer

A német LKW-Maut rendszer GPS/GSM technológián alapul. Műholdas navigáció (GPS) állapítja meg a jármű helyzetét egy fedélzeti egység segítségével, azaz ellenőrzi, hogy vajon díjköteles autópályán halad-e a jármű vagy egyéb úton. Cellarendszerű hálózat (GSM) továbbítja a fizetendő díjak összegét a központi iroda felé, amely azután kiszámlázza a díjakat a használók részére. A végrehajtás mikrohullámú technológia alapján történik (DSRC). A technológia igazi újítás volt, és azt korábban még soha nem alkalmazták útdíj-kivetési rendszereknél. Ez a tény, valamint a túlságosan ambiciózus ütemterv magyarázza a kezdeti késedelmeket. Azóta azonban a rendszer jól működik, és csak kevés útmenti berendezést igényel. Meglehetősen rugalmas is a hálózat más részeire történő kiterjesztést illetően. Azonban a félig kézi üzemeltetésű előzetes fizetési rendszer a fedélzeti egységgel nem rendelkező használók esetében nem biztosítja ugyanezt a rugalmasságot. Ez már a jelenlegi autópályadíj-kivetési rendszerben is eléggé célszerűtlen, egy kiterjesztett rendszerben pedig egyáltalán nem lesz működőképes. Jelenleg a használóknak csupán 10%-a nincs felszerelve fedélzeti egységgel.

b) Tervek

Nem tervezik a jelenlegi rendszer alapvető átalakítását, bár egyes párhuzamos utakat, amelyekre a forgalom jelenleg áttevődik, be kell vonni a rendszerbe a jövőben.

c) Lehetőségek

A módosított irányelv rendelkezései alapján a jelenlegi németországi rendszer:

- kiterjeszhető a teljes hálózatra;
- kiterjeszhető a 12 tonnánál könnyebb járművekre.

5. Melléklet: A helyzet és lehetőségek a hagyományos

autópálya-üzemeltetőkkel rendelkező országokban

(Franciaország, Spanyolország, Görögország, Olaszország, Portugália)

Franciaországban, Spanyolországban, Görögországban, Olaszországban és Portugáliában az autópálya-hálózat egyes részeit már évtizedek óta a magánszektor üzemelteti. Ezek az üzemeltetők jogosultak autópályadíjakat kivetni autópályáik használatáért. Az autópályadíj-tételeket rendszerint a nemzeti hatóságok és az autópálya-üzemeltetők közötti szerződésben rögzítik, és így ezek egy adott országon belül autópályáról autópályára eltérők lehetnek a vonatkozó szerződéseknek megfelelően. Az autópályadíj-tétel fedezi az üzemeltető költségeit, valamint egy maradványösszeget, mint nyereséget is. Bár az autópályadíjak távolság alapúak, szintjüket rendszerint nem kilométerenként jelzik, hanem mátrix formában az autópálya felhajtótól a kijáratig. Ezek a rendszerek valamennyi járműtípusra kiterjednek, azaz a motorkerékpárokra, személygépkocsikra, valamint a könnyű és nehéz tehergépjárművekre is. E rendszerek egyike sem differenciálja az autópályadíjakat szennyezőanyag-kibocsátási osztályok vagy szennyezőanyag-kibocsátási szintek szerint.

FRANCIAORSZÁG

a) Jelenlegi helyzet

Franciaországban jelenleg tizenhárom díjköteles autópálya-üzemeltető működik. Hálózataik hossza változó: 2,5 kilométertől csaknem 3000 kilométerig terjed. Ezek az üzemeltetők egyes hidak, alagutak vagy egy adott régió teljes autópálya-hálózatának működtetéséért felelősek. Az autópálya-üzemeltetők nemzeti ernyőszervezete az ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage).

Az autópálya-hálózat egyes részei tisztán közutak, autópályadíjak nélkül. Ezek az autópályák főként az agglomerációkban találhatóak, például Párizs körül és Elzászban.

Nincsen közös nemzeti autópályadíj-tétel szint – valamennyi autópálya-üzemeltető eltérő díjakat alkalmaz. A gyakori használók jelentős engedményeket kaphatnak.

b) Tervek

Az autópályadíj-rendszerek nagyobb átalakítására nincsenek tervek. Egy elzászi politikus javaslata – amelyet jelenleg nemzeti szinten vizsgálnak – díj kivetését irányozza elő Elzász autópályáin és egyéb „elsőrendű” útjain, ahol jelentősen megnőtt a nehéz tehergépjárművek száma, amióta Németország bevezette az „LKW-Maut” díjat.

c) Lehetőségek

Franciaország számára a módosított irányelv lehetőséget kínál arra, hogy útdíjakat vagy díjakat vessen ki valamennyi autópályán és valamennyi egyéb úton. Az útdíjakat szennyezőanyag-kibocsátási osztályok és kibocsátási szintek szerint is differenciálhatnák. Az Alpokban és a Pireneusokban Franciaországnak lehetősége van arra, hogy felárakat alkalmazzon. Városi területeken és környezeti problémáktól sújtott egyéb területeken szabályozó díjak is kivethetők.

A módosított irányelv a gyakori használók részére adható árengedmények maximális szintjét 13% körül határozza meg. Egyes esetekben a jelenlegi engedmény mértéke ennél jóval nagyobb.

SPANYOLORSZÁG

a) Jelenlegi helyzet

Spanyolországban jelenleg 30 díjköteles autópálya-üzemeltető működik, amelyek hálózatainak hossza 3 kilométertől csaknem 470 kilométerig terjed. Ezen üzemeltetők ernyőszervezete az ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles Puentes y Vías de Peaje).

A spanyolországi autópálya-hálózatnak csak egyes részei díjkötelesek (mintegy 2800 km). Nincsen közös nemzeti autópályadíj-tétel szint.

b) Tervek

Az autópályadíj-rendszer jövőbeni átalakítására vonatkozóan nincsenek ismert tervek.

c) Lehetőségek

Spanyolország számára a módosított irányelv lehetőséget kínál arra, hogy útdíjakat vagy díjakat vessen ki valamennyi autópályán és valamennyi egyéb úton. Az útdíjakat szennyezőanyag-kibocsátási osztályok és kibocsátási szintek szerint is differenciálhatnák. A Pireneusokban Spanyolországban lehetősége van arra, hogy felárakat alkalmazzon. Városi területeken és környezeti problémáktól sújtott egyéb területeken szabályozó díjak is kivethetők.

OLASZORSZÁG

a) Jelenlegi helyzet

Olaszországban jelenleg 24 díjköteles autópálya-üzemeltető összesen mintegy 6000 km hosszúságú hálózatot kezel. Ennek felét az Autostrade S.p.A. működteti. Ezen autópálya-üzemeltetők ernyőszervezete az AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Tafari). Egyes dél-olaszországi autópályák nem díjkötelesek.

Nincsen közös nemzeti autópályadíj-tétel szint. Olaszországban a gyakori használók jelentős árengedményeket kaphatnak a hivatalos autópályadíjakkól.

b) Tervek

Az autópályadíj-rendszer jövőbeni átalakítására vonatkozóan nincsenek ismert tervek.

c) Lehetőségek

Olaszország számára a módosított irányelv lehetőséget kínál arra, hogy útdíjakat vagy díjakat vessen ki valamennyi autópályán és valamennyi egyéb úton. Az útdíjakat szennyezőanyag-kibocsátási osztályok és kibocsátási szintek szerint is differenciálhatnák. Olaszországnak lehetősége van arra, hogy az Alpokban felárakat alkalmazzon. Városi területeken és környezeti problémáktól sújtott egyéb területeken szabályozó díjak is kivethetők.

A módosított irányelv a gyakori használók részére adható árengedmények legmagasabb szintjét 13% körül határozza meg. Egyes esetekben a jelenlegi engedmény mértéke ennél jóval nagyobb.

PORTUGÁLIA

a) Jelenlegi helyzet

Portugáliában a díjköteles autópálya-hálózat 11 autópályát foglal magában, amelyek teljes hosszúsága mintegy 1000 kilométer. E hálózat üzemeltetője a BRISA.

b) Tervek

Az autópályadíj-rendszer jövőbeni átalakítására vonatkozóan nincsenek ismert tervek.

c) Lehetőségek

Portugália számára a módosított irányelv lehetőséget kínál arra, hogy útdíjakat vagy díjakat vessen ki valamennyi autópályán és valamennyi egyéb úton. Az útdíjakat szennyezőanyag-kibocsátási osztályok és kibocsátási szintek szerint is differenciálhatnák. Városi területeken és környezeti problémáktól sújtott egyéb területeken szabályozó díjak is kivethetők.

6. Melléklet: A helyzet és lehetőségek a hagyományosan használati díjakat alkalmazó országokban

Belgium, Dánia, Luxemburg, Hollandia és Svédország 1995. január 1. óta üzemeltetik az Euromatrica-rendszert (amelyben 2003. augusztus 31-ig Németország is részt vett). A matrica díjakat az autópálya-hálózaton, valamint egyes „országos” utakon a 12 tonnánál nehezebb járművekre alkalmazzák az 1999/62 EU irányelv alapján. A díj idő alapú, és előre fizetéses alapon működik. A kiadott bizonylatokat kölcsönösen elismerik mind az öt országban. A rendszerben egy meghatározott összeg megfizetése feljogosítja a fuvarozókat arra, hogy a részt vevő tagállamok autópályáit egy adott időszakban (egy nap, hét, hónap vagy év) használják. Mindegyik részt vevő ország felelős az euromatricáknak az adott ország területén történő megfizetéséhez kapcsolódó minden ügyért.

A differenciálás a jármű környezetvédelmi teljesítménye (EURO osztály) és a tengelyek száma szerint történik, rögzített éves díj formájában. A legmagasabb éves díjakat jelenleg a táblázatban bemutatott szinteken határozták meg.

Euromatrica díjak járműkategóriák szerint, 2006 (euró/év)		
	3 tengely	4 vagy több tengely
EURO 0	1.332 euró	2.233 euró
EURO I	1.158 euró	1.933 euró
EURO II	1.008 euró	1.681 euró
EURO III	876 euró	1.461 euró
EURO IV és kevésbé szennyező	797 euró	1.329 euró

Forrás: 2006/38/EK irányelv, II. Melléklet: HL L 157/8, 2006. június 9.

BELGIUM

a) Jelenlegi helyzet

Belgiumban a nehéz tehergépjárművek euromatrica díja mellett autópályadíjat is kell fizetnie valamennyi járműnek, amely a Liefkenshoek alagutat használja az antwerpeni R2 körgyűrűn.

b) Tervek

Belgiumban az útdíj-kivetési rendszerekre vonatkozóan jelenleg szövetségi és regionális kormányzati szinteken folynak megbeszélések. 2006 júniusában Flandria és Vallónia regionális kormányzatai megállapodtak arról, hogy tanulmányt készítenek a 12 tonnánál könnyebb járművekre vonatkozó matrica bevezetésének lehetőségéről. Ezt a matricát a szándékok szerint a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó jelenlegi euromatrica rendszer mellett alkalmaznák. Az országos rendszer – amelyet 2008 januárjában terveznek bevezetni – elektronikus matricát használ, rendszám-tábla-felismerési technológia alapján. Az euromatricához hasonlóan a könnyebb járművekre vonatkozó díj is idő alapú (éves, havi stb.) lesz a külföldi és belföldi járművekre egyaránt. A matrica nem von maga után további költségeket a belga lakosok számára, és tárgyalások folynak a csökkentett forgalomban tartási adókkal történő ellentételezésről.

Tárcaközi konferencia fog dönteni a rendszer konkrét részleteiről a tanulmány 2006 őszi ismertetendő megállapításai alapján.

A megbeszélések tárgyát képező, valamennyi használóra vonatkozó matrica idő alapú lesz, nem pedig távolság alapú, és ilyen módon nem teremt ösztönzést arra, hogy egy adott időszakon belül csökkentsék a megtett utakat.

c) Lehetőségek

A módosított irányelv lehetőség kínál arra, hogy az idő alapú díjakról áttérjenek a távolság alapú díjakra 3,5 tonnánál nehezebb járművek esetében. Az utóbbi rendszer pontosan tükrözi a járművek úthasználatát, és ezt igazságosabbnak is tartják. A távolság alapú rendszerre való átálláshoz új infrastruktúrára és technológiákra lenne szükség (mint ahogyan a 12 tonnánál könnyebb járművekre vonatkozó tervezett e-matrica rendszerhez is). Ezen kívül az irányelv bevezeti annak lehetőségét is, hogy a teljes úthálózatot bevonják az euomatrica rendszerbe.

A módosított irányelv alapján az útdíjakat alkalmazó tagállamoknak – kevés kivétellel – 2010-től kezdődően differenciálniuk kell díjkivetési rendszereiket valamennyi járműre vonatkozóan a járművek szennyezőanyag-kibocsátási osztálya vagy pedig PM10- vagy NO_x-kibocsátási szintje szerint. Ez magában foglalhatja az EURO osztályok – EURO 0-IV – szerinti differenciálást.

Szabályozó díjakat lehetne bevezetni a környezetvédelmi problémáktól sújtott területeken; Belgium esetében ez a nagyobb városokat jelentheti.

DÁNIA

a) Jelenlegi helyzet

Az euomatrica rendszer mellett Dánia autópályadíjakat is alkalmaz infrastruktúrája számos szakaszán, köztük az E20 autópálya Storebælt-en és Øresund-on keresztülhaladó hídjain. Ezek a szakaszokon a díjakat a járművek magassága és hosszúsága alapján vetik ki. Szennyezőanyag-kibocsátási osztályok szerint nem differenciálnak.

b) Tervek

Dániában jelenleg nem tervezik az euomatrica díjkivetési rendszer átalakítását.

c) Lehetőségek

A módosított irányelv rendelkezései lehetővé tennék az idő alapú helyett a távolság alapú matricák alkalmazását az egész úthálózatra kiterjedően. A távolság alapú rendszer azonban új díjkivetési technológiák (GPS/GSM vagy DSRC) telepítését tenné szükségessé a járművek ellenőrzéséhez. A irányelv arra is lehetőséget teremt, hogy díjakat vessenek ki a 3,5 tonnánál nehezebb járművekre. A szennyezett városi területeken szabályozó díjakat lehetne bevezetni.

HOLLANDIA

a) Jelenlegi helyzet

Az euomatrica rendszer mellett Hollandia autópályadíjakat is alkalmaz infrastruktúrája egyes szakaszain, köztük az N62 Westerschelde alagútján. Az alagút esetében az autópályadíjat négy kategória szerint differenciálják a járművek hosszúsága és magassága alapján, azonban a szennyezőanyag-kibocsátási osztályok szerint nem differenciálnak.

b) Tervek

Hollandiában már sok éve folynak megbeszélések az útdíj-rendszer bevezetéséről, de a kérdés erősen átpolitizált jellege többször is késleltette a megvalósítást. Az útdíj-kivetés témáját jelenleg egy számos érdekelt felet magában foglaló bizottság tárgyalja, amelyet a közlekedés miniszter hozott létre. A most zajló viták elsősorban a személygépkocsikra vonatkozó díjkivetésre összpontosulnak, nem pedig a nehéz tehergépjárművekre, és kompromisszumot alakítottak ki a valamennyi járműre kiterjedő útdíj-rendszerrel. Megegyezés született az ilyen rendszer alapjául szolgáló irányelvekről, és a bevezetést 2012-re tervezik. A döntést, hogy bevezessék-e a rendszert vagy nem, a következő kormányzati ciklusra halasztották.

A javasolt kilométer alapú díjkivetési rendszer kiterjed valamennyi járműre és a teljes úthálózatra. A műszaki részletekről még nem döntöttek, de várhatóan a GPS-alapú megoldás lesz a legalkalmasabb a javasolt rendszerhez.

A távolság alapú útdíj-rendszer részben fel fogja váltani a jelenlegi járművásárlási adót és a magántulajdonú személygépkocsik éves járműadóját (egyelőre még nem született konkrét döntés a nehéz tehergépjárművekről). A személygépkocsik vásárlási adóját már ma is differenciálják a környezetvédelmi jellemzők – köztük az üzemanyag-fogyasztás – alapján, az éves járműadó-tételek pedig a járművek súlya szerint eltérőek. Ezért az útdíj-rendszer is magában foglal majd bizonyos differenciálást a környezetvédelmi jellemzők és hatások alapján.

c) Lehetőségek

A fentebb vázolt terveken túl (kilométer alapú díjkivetés, valamennyi jármű, teljes úthálózat, környezetvédelmi jellemzők szerinti differenciálás), a módosított irányelv lehetővé teszi szabályozó díjak kivetését is szennyezett városi területeken.

SVÉDORSZÁG

a) Jelenlegi helyzet

Svédországban euromatrica díjakat vetnek ki a 12 tonnánál nehezebb tehergépjárművekre és a 7 tonnánál nehezebb pótkocsis tehergépjárművekre. Autópályadíjat is alkalmaznak az E20 autópálya Øresund-on keresztül vezető hídján (lásd fentebb, a Dániára vonatkozó részben). Stockholm jelenleg 2006 januárja és júliusa között valamennyi gépjárműre kiterjedő kísérleti torlódási díj rendszert működtetett. A 2006 szeptemberében népszavazás döntött arról, hogy állandó jelleggel alkalmazzák a torlódási díjat.

b) Tervek

Jelenleg folyik a kilométer alapú díjkivetés előfeltételeit tanulmányozó kormányzati vizsgálat, amelynek eredményeit 2006 őszén teszik közzé (ezt a 2006. március 22-én benyújtott közlekedési törvénytervezetben jelentették be). A svéd kormány azt tervezi, hogy 2007-ben a távolság alapú adókról szóló konkrét javaslatot terjeszt a parlament elé, amely 2010-2011 körül léphetne hatályba. Az egyes régiókra és iparágakra (nevezetesen az erdőgazdaságra és az északi szárazföldi régióra) vonatkozó alacsonyabb díjtételek vita tárgyát képezik, de a kilométerdíj egyaránt alkalmazandó lesz a svéd és a külföldi nehéz tehergépjárművekre. Jelenleg tárgyalják annak lehetőségét, hogy a gázolaj-adó egy részét visszatérítsék a kilométerdíj által érintett járművek számára.

Egyelőre még eldöntetlen az alsó súlyhatár (3,5, 7,5 vagy 12 tonna). Ez nagymértékben függ a gázolaj-adó visszatérítésről hozandó döntéstől.

Szintén nem döntöttek még a díj differenciálásának alapjáról, de valószínű, hogy a díjba beépítenek egy olyan elemet, amely lehetővé teszi a környezetvédelmi jellemzőkön (EURO szennyezőanyag-kibocsátási szabványok) alapuló differenciálást.

c) Lehetőségek

A módosított irányelv engedélyezi a kiterjesztést a teljes úthálózatra, bár – ahogyan fentebb említettük – lehetőséget ad arra, hogy egyes régiók esetében eltéréseket alkalmazzanak. Az idő alapú matricáról a kilométerdíjra való áttérés új technológiák telepítését igényelné. Díjak vehetők ki a 3,5 tonnánál nehezebb járművekre. Szabályozó díjakat vezethetnek be környezetvédelmi problémáktól vagy forgalmi torlódástól sújtott területeken, például városi övezetekben.

7. Melléklet: A helyzet és lehetőségek a díjkivetési rendszereket nem alkalmazó országokban

Számos országban jelenleg semmiféle díjkivetési rendszert nem alkalmaznak a közúti infrastruktúrára vonatkozóan. Ezen országok közé tartozik az Egyesült Királyság, Finnország, Észtország, Lettország és Litvánia – közülük az első kettő most vizsgálja az ilyen rendszerek bevezetésének lehetőségét. Írországban jelenleg három díjköteles autópálya-szakasz található, de nincsen kiterjedt rendszer. Az Ír Nemzeti Útügyi Hatóság azonban új díjfizető utak építését tervezi az állami és a magánszféra együttműködésében.

FINNORSZÁG

a) Jelenlegi helyzet

Finnországban jelenleg nem alkalmaznak úthasználati díjakat semmilyen úton vagy autópályán.

b) Tervek

Nincsenek konkrét tervek arra vonatkozóan, hogy útdíj-rendszert vezessenek be Finnországban. Készítettek azonban egy előzetes tanulmányt (amelyet 2006 márciusában zártak le) a nehéz tehergépjárművekre és személygépkocsikra vonatkozó útdíj-rendszerről. A Közlekedési és Hírközlési Minisztérium és az Útügyi Hatóság által megrendelt tanulmány az infrastruktúra-finanszírozással foglalkozó kormánybizottság munkájának részeként készült el.

A tanulmány célja az volt, hogy ismertesse a díjak alkalmazásának nemzetközi jogi kereteit és a különféle döntési lehetőségeket (beleértve az érintett hálózatok és járművek körét, a díjak típusát, a díjkivetési technológiákat és a végrehajtási kérdéseket). A jelentés számba veszi az egyes országok rendszereit, vizsgálatait és tapasztalatait, valamint a nemzeti és nemzetközi megállapodásokat és jogszabályokat, továbbá az általános díjkivetési kapcsolatokat. Ezen kívül Finnország szempontjából ismerteti a közlekedési adóztatás és a díjkivetési rendszerek változó feltételeire történő reagálás különböző lehetőségeit (beleértve különösen a jogi és pénzügyi vonatkozásokat). A tanulmány a matrikákat, a városi díjakat és a nehéz tehergépjármű díjakat vizsgálta. A kérdés igen szorosan kötődik az ország adórendszere átalakításának szükségességéről napjainkban folyó vitához. Bár a tanulmány tárgyalja a megvalósítás lehetőségeit és kérdéseit is, nem ad konkrét javaslatokat vagy ajánlásokat.

A tanulmány nyomán a témakör a viták keresztüzébe került Finnországban. A fuvarozók támogatják, hogy díjakat vessenek ki a Finnországon keresztül haladó nagy számú külföldi (főként oroszországi) nehéz tehergépjárműre. Nagy érdeklődést váltottak ki a Londonban és Stockholmban bevezetett városi útdíj-rendszerek. Úgy tűnik, hogy a kilométer alapú díjkivetésre irányul a legnagyobb figyelem.

c) Lehetőségek

Finnországnak lehetősége lenne arra, hogy a módosított irányelv által körvonalazott útdíj-kivetési rendszereket vezessen be, távolság alapú díjakat alkalmazva valamennyi 3,5 tonnánál nehezebb járműre és valamennyi úton. A szennyezőanyag-kibocsátási osztályok alapján történő differenciálás hozzájárulhatna a járműállomány tisztább járművekkel történő megújításához. Szabályozó díjakat lehetne kivetni a környezetvédelmi problémáktól sújtott területeken. Svédország esetéhez hasonlóan számítani lehet azonban egyes iparágak (például a fa- és papíripar), valamint távoli régiók politikai és gazdasági ellenállására.

EGYESÜLT KIRÁLYSÁG

a) Jelenlegi helyzet

Az Egyesült Királyságban nincsen országos útdíj-rendszer. Az M6 autópálya egy díjköteles szakasza, valamint egyes infrastruktúra-szakaszok (alagutak, hidak) kivételével nem alkalmaznak útdíjakat. Az általános vélemény szerint a londoni torlódási díj sikeres rendszernek tekinthető. Számos más város, köztük Cambridge, Durham, Bristol, Bath, Nagy-Manchester, Shrewsbury, Tyne and Wear (Newcastle-upon-Tyne körül) és West Midlands (Birmingham körül) vezetése is útdíj-kivetési javaslatokon dolgozik.

b) Tervek

A tehergépjármű úthasználati díjak (LRUC) bevezetését bizonytalan időre elhalasztották. Ez a rendszer valamennyi úton díjakat vezetett volna be a 3,5 tonnánál nehezebb járművekre, járműosztályok szerinti díjtétel differenciálással. A költség-fedezetet elégtelennek tekintették azon tervek esetében, amelyek csak a nehéz tehergépjárművekre vonatkoztak volna valamennyi úton, ezért a terveket valószínűleg kiterjesztik a személyszállító járművekre is, ami lényegesen hosszabb tervezési és megvalósítási időszakot igényel.

Azonban a 2006 májusában hivatalba lépett új közlekedési miniszter, Douglas Alexander úgy nyilatkozott, hogy támogatja az útdíj-kivetési elképzelést, és bejelentette, hogy 10 millió GBP összegű finanszírozást biztosít egy országos rendszer kifejlesztéséhez. Az alap célja a magánszektor kutatásainak támogatása olyan technológiák kidolgozása érdekében, amelyek lehetővé teszik, hogy a közlekedők a megtett mérföldek szerint fizessenek díjat. Bizonyos kiigazításokkal ismét elővehetik a tehergépjármű úthasználati díjak (LRUC) terveit.

A javasolt rendszer mindenképpen távolság alapú lesz, és célul tűzi ki a közlekedési rendszer környezeti hatásainak és a forgalmi torlódások csökkentését. A valószínűleg megfontolásra kerülő rendszerek között szerepelnek a torlódási díjak és az útdíjak. Folyamatos megbeszélések zajlanak a helyi forgalmi torlódási díjak és az országos rendszer együttműködési képességéről és műszaki kompatibilitásáról. Azonban nem tartják valószínűnek, hogy a megvalósításra egy évtizeden belül sor kerülhet.

c) Lehetőségek

A módosított irányelv a szubszidiaritás elve alapján feljogosítja a tagállamokat arra, hogy szabályozó díjakat vessenek ki a forgalmi torlódások kezelése és a környezet védelme érdekében. E rendszerek megvalósítása kiterjeszhető lenne egyéb utakra is az Egyesült Királyság szennyezett vagy forgalmi torlódástól sújtott területein.

Az Egyesült Királyságban az útdíj-kivetés célja elsősorban a forgalmi torlódások csökkentése, másodsorban pedig a környezetkárosító hatások mérséklése. Ennek érdekében a díjakat differenciálni kell szennyezőanyag-kibocsátási osztályok és környezetvédelmi jellemzők szerint, hogy ösztönözzék a tisztább járművek használatát.

8. Melléklet: A helyzet és lehetőségek az átfogó rendszerekkel nem rendelkező új tagállamokban

Az új tagállamok közül több országban is alkalmaznak már valamilyen fajta úthasználati díjkivetési rendszert az (egyre bővülő) autópálya-hálózatokon. Szlovénia hosszú ideje működtet autópálya-használati díjrendszert. Magyarországon, Szlovákiában és Csehországban a matrica címkék kötelezőek egyes autópálya-szakaszokon, Lengyelországban pedig néhány szakaszon útdíjakat vetnek ki. Ezen országok közül több is tervezi, hogy a közeljövőben átalakítja vagy kiterjeszti útdíj-rendszereit.

CSEHORSZÁG

a) Jelenlegi helyzet

Csehország 1995 óta működtet idő alapú használati díj (matrica) rendszert valamennyi négy- vagy több kerekű járműre vonatkozóan. A matricák kötelezőek minden autópályán és gyorsforgalmi úton. Ezen úthálózaton belül ez jelenleg 740 km hosszúságra vonatkozik (az összesen mintegy 900 kilométerből). A matricák jogi alapját az európai uniós jogszabályok jelentik.

A díjtételek a jármű és a pótkocsi összsúlyának megfelelően változnak. Három súlykategória létezik, és a matricák különböző időtartamokra vásárolhatók meg (lásd a táblázatot).

Csehországi matricadíjak járműkategóriák szerint, 2005 ¹⁸			
	< 3,5 tonna	< 12 tonna	> 12 tonna
1 nap			200 CZK (7,20 euró)
15 nap	200 CZK (7,20 euró)	650 CZK (22,90 euró)	1300 CZK (45,70 euró)
2 hónap	300 CZK (10,50 euró)	1750 CZK (61,50 euró)	3500 CZK (123 euró)
1 év	900 CZK (31,70 euró)	7000 CZK (246 euró)	14.000 CZK (492 euró)
	Érvényes szelvény nélküli használat miatti bírság: 15.000 CZK (528 euró)		

Forrás: Cseh Közlekedési Minisztérium: <http://www.mdcr.cz/en/>

2005-ben 5,9 millió szelvényt értékesítettek (összes kategória, időszak és jármű), ami 3 milliárd CZK (körülbelül 0,1 milliárd euró) forgalmat jelent. A díjkivetésnek nem célja, hogy számításba vegye a károk valódi költségeit, a karbantartási költségeket és az új utak építésének költségeit. Az úthasználati matrica jelenleg az infrastruktúra-finanszírozás 4%-át adja. Az infrastruktúra-építés és karbantartás (közút, vasút és vízi utak) finanszírozásának további forrásai közé tartoznak az állami támogatások (57%), az üzemanyag-adó (25%) és az útdadó (14%)¹⁹.

b) Tervek

A Cseh Közlekedési Minisztérium 2005-ben nemzetközi versenypályázatot írt ki a 3,5 tonnánál nagyobb össztömegű nehéz tehergépjárművekre vonatkozó elektronikus díjbeszedési (EFC) rendszer telepítésére és működtetésére.

Elfogadták az elektronikus díjbeszedésről szóló jogszabályt (481. sz. kormányrendelet, 2004.5.19.), és a kormány jelenleg a további szabályozásokat készíti elő. A díjtételek és a díjkivetés helyszínéről szolgáló utak körének részleteit 2006 őszen határozzák meg véglegesen a végrehajtási rendelet előkészítése során. A Közúti infrastruktúráról szóló törvény módosítása alapján a 12 tonnát meghaladó tömegű nehéz tehergépjárművekre vonatkozó elektronikus díjbeszedési rendszer megvalósítását 2007. január 1-jén kell megkezdeni.

Az útdíj összesen mintegy 970 km hosszúságú autópályán és gyorsforgalmi úton kerül alkalmazásra (köztük egyes olyan szakaszokon, amelyeknek 2006-2007-ben kell elkészülniük), valamint megközelítőleg 1100 km hosszúságú olyan kiválasztott „elsőrendű” úton (köztük olyan utakon, amelyek párhuzamosan haladnak az autópályákkal és gyorsforgalmi utakkal), amelyet főként a nemzetközi teherszállítás használ. A 12 tonnánál nehezebb tehergépjárművek közül az előrejelzések szerint ez 60 000–65 000 belföldi és 30 000–35 000 külföldi járművet érint. Ez az adat tükrözi Csehországnak a nehéz tehergépjárművek tranzitországaként betöltött erősödő szerepét: a Közlekedési Minisztérium számadatai szerint a 12 tonnánál nehezebb járművek 20-30%-a csupán áthalad az országon.

Az alkalmazandó technológiát illetően a versenypályázat során benyújtott mind a négy pályázat CEN-TC278 európai szabványú 5,8 GHz-es DSRC passzív transzponder rendszert javasolt. A mikrohullámú rendszer lehetővé teszi a szabad forgalomáramlású díjkivetést. A Kapsch-TrafficCom konzorcium pályázatát 2005 novemberében fogadták el, és 2006 márciusában véglegesítették. A szerződés várhatóan az EFC rendszer megépítését és tíz éven át tartó működtetését foglalja magában, 640 millió eurós költséggel. A konzorcium helyi alvállalkozók bevonását tervezi, ami azt eredményezi, hogy a projekt mintegy 60%-át cseh vállalatok kezelik. Egyes szakértők aggodalmukat fejezték ki amiatt, hogy gyakorlati nehézségeket okoz majd az EFC kiterjesztése a DSRC rendszert használó főközlekedési utakra.

A kormány elhalasztotta döntését a díjtételek szintjére vonatkozóan. A várakozások szerint azonban ez 0,12–0,14 euró/km körül alakul majd autópályák és korlátozott hozzáférésű főutak esetében, illetve 0,07 euró/km körül elsőrendű főutak esetében. A javasolt útdíj-tételeknek hozzávetőleg meg kell egyezniük a szomszédos Németország díjtételeivel.

A díjtételeket várhatóan az alábbi tényezők szerint differenciálják: tengelyek száma (2, 3, 4 vagy több); szennyezőanyag-kibocsátási osztály (EURO II, EURO III vagy ennél magasabb osztályig); nappal/éjszaka (csak autópályákon és gyorsforgalmi utakon).

A díjából várt bevétel évi 8-9 milliárd CZK (0,28–0,31 milliárd euró). (Összehasonlításképpen: a szelvényekből származó bevétel 2,2 milliárd CZK volt 2005-ben.) Az előrejelzések szerint a rendszer két éven belül kifizetődik. A nehéz tehergépjárművekre vonatkozó díjak bevezetésének elsődleges célja, hogy forrásokat teremtsenek az autópálya-hálózat kiépítésének felgyorsításához, nem pedig a teherforgalom csökkentése. Az ilyen fajta forgalom növekedésének megfékezését vagy leállítását csupán másodlagos célnak tekintik.

A 12 tonnánál nehezebb járművekre vonatkozó díjakat első lépésnek szánják, és egy későbbi szakaszban a súlyhatárt olyan módon terjesztik ki, hogy az magába foglalja a 3,5 tonnánál nehezebb járműveket. A jelenlegi matrica rendszer megmarad a 3,5 tonnánál könnyebb járművek esetében, valamint az átmeneti időszak alatt a 12 tonnánál könnyebb járművek esetében is. A Cseh Parlament előtt van jelenleg egy olyan javaslat, amely kivetné az útdíjakat a 3,5 tonnánál nehezebb tehergépjárművekre. Az előrejelzések szerint ez 105 000–115 000 belföldi és 35 000–45 000 külföldi 3,5 tonnánál nehezebb járművet érintene. Csehországban a 3,5 tonnánál nehezebb járművek forgalmának 10%-át tartják tranzitforgalomnak.

c) Lehetőségek

A díjkivetést ki lehetne terjeszteni a teljes úthálózatra, bár ez könnyebb lenne GPS/GSM technológiákkal. A 3,5 tonnánál nehezebb járművekre történő díjkivetés 2006-tól kezdődően lehetséges, 2012 után pedig kötelező lesz. A díjtételek szennyezőanyag-kibocsátási osztályok szerinti differenciálása különösen fontos olyan országok esetében, mint Csehország, ahol a járműállományon belül jelentős arányban található régi járművek. A környezetvédelmi jellemzők szerinti érdemleges differenciálás alkalmazásával ösztönözhetnék a járműállomány megújítását és a kevésbé szennyező járművek használatát.

Szabályozó díjakat lehetne kivetni olyan területeken, ahol jelenleg környezeti károkat okoz a közlekedés. Ez vonatkozhatna városi területekre, ipari szennyezés által sújtott területekre és környezetileg érzékeny területekre, például nemzeti parkokra vagy erdőkre.

A szubszidiaritás elve alapján a nemzeti kormányok dönthetnek arról, hogy milyen módon használják fel a díjakból származó bevételeket. Az irányelv ajánlása szerint a bevételeket a közlekedési rendszer optimalizálására célszerű felhasználni. Ezeket nem kell útépitésekre előirányozni, hanem egyéb beruházásokra is felhasználhatók, például alternatív közlekedési módoknál, tömegközlekedési projekteken vagy szennyezések kármentesítésénél, illetve akár nem közlekedési célokra is.

MAGYARORSZÁG

a) Jelenlegi helyzet

Magyarországon 2000 januárjában vezették be az autópálya matricákat, és ma az országban egységes díjszabású idő alapú matrica-rendszer van érvényben csaknem valamennyi autópályán (M1, M15, M3, M30, M5, M7, M70). Számos autópálya-szakasz ugyanis díjmentes, tekintettel a társadalmi hatásokra, illetve politikai megfontolások miatt. Ez főként az agglomerációkra vonatkozik, amilyen például az M0-ás körgyűrű Budapest körül. A (szélvédőre helyezendő öntapadó címkés) matrica a hálózaton belül összesen 677 kilométerre érvényes. A jelenlegi egységes díjszabású rendszer nem veszi figyelembe a megtett távolságot. Az autópálya-társaságok által Magyarországon működtetett teljes úthálózaton belül (beleértve a gyorsforgalmi utakat, főutakat, csomópontokat, pihenőterületeket és pihenőterületi utakat) a hálózat 70%-án vetnek ki díjakat, a hálózat 30%-a pedig díjmentes.

Az Állami Autópálya Kezelő Zrt. felelős mintegy 520 km hosszúságú autópálya (és további 127 km hosszúságú gyorsforgalmi út és főút) üzemeltetéséért, karbantartásáért és kezeléséért; az Alföld Koncessziós Autópálya-társaság pedig az M5 autópálya (157 km) működtetéséért és karbantartásáért felelős.

A magyarországi matrica-rendszer jelenleg négy járműkategóriát különböztet meg a járművek legnagyobb megengedett tömege alapján. A matricaárak kiszámításánál nem az autópálya-forgalom által okozott károkat vagy az előidézett költségeket vették alapul. Az árak évszakok szerint eltérőek. A 2006. évi matricaárakat az alábbi táblázatban mutatjuk be:

Magyarországi autópálya-matricák árai, 2006 (áfával) ²⁰				
	D1: < 3,5 tonna	D2: 3,5 – 7,5 tonna	D3: 7,5 – 12 tonna	D4 > 12 tonna
1 napos	-	-	-	2.000 HUF (7,70 euró)
4 napos	V.1. – IX.30.: 1.520 HUF (5,85 euró) egyébként: 1.170 HUF (4.50 euró)	-	-	-
Heti	2.500 HUF (9,60 euró)	6.500 HUF (25,00 euró)	10.000 HUF (38,50 euró)	13.000 HUF (50 euró)
Havi	4.200 HUF (16,20 euró)	12.500 HUF (48,00 euró)	18.000 HUF (70 euró)	22.500 HUF (86,50 euró)
Éves	37.000 HUF (142 euró)	106.000 HUF (408 euró)	158.000 HUF (608 euró)	190.000 HUF (730 euró)

Megjegyzés: Az 1 napos matricát a D4 kategóriában 2005. január 1-jén vezették be az EU Bizottság figyelmeztetését követően, amely Magyarországot felszólította az euomatrix irányelv (1999/62) rendelkezéseinek betartására

Forrás: A http://www.aka.hu/angol/html/2_Prices/prices.htm felhasználásával

A matricákból származó bevételeket az autópálya-hálózat karbantartására és építésére használják fel. Ezek – az 2005-ben összesen 22. milliárd Ft-ot (85 millió eurót) kitevő – bevételek azonban nem elegendőek az Állami Autópálya Kezelő Zrt. kezelésében lévő autópálya-hálózat működési, karbantartási és kezelési költségeinek fedezésére. Ugyanakkor magának a matricarendszernek a működtetési költségei viszonylag alacsonyak: a befolyó összes bruttó bevétel mintegy 5-7%-ának felelnek meg.

b) Tervek

2003-ban az érdekelt minisztériumok, egyetemek és a KTI kutatóintézet szakértőinek részvételével létrehoztak egy tanácsadó bizottságot, amelynek feladata, hogy az Európai Unió irányelveivel összhangban megfogalmazza a hosszú távú útdíj stratégiát, valamint támogassa az Állami Autópálya Kezelő Zrt. tevékenységét. A bizottság 2005-ig dolgozott ezen a témakörön. Az Állami Autópálya Kezelő Zrt. olyan kutatási és fejlesztési tevékenységeket kezdeményezett és finanszírozott, amelyek célja, hogy a bizottság ajánlásai nyomán kidolgozzák a jövőre vonatkozó stratégiát.

A 3,5 tonnánál nagyobb tömegű nehéz tehergépjárművekre vonatkozó elektronikus útdíj-beszédési rendszer magyarországi autópályákon (és esetleg egyes párhuzamos főutakon) történő telepítésének előkészítői munkálatai a tervek szerint 2007-2008-ben kezdődnek meg. A díj távolság alapú lesz.

2006 áprilisában versenypályázati felhívást írtak ki²¹ egy elektronikus útdíj-beszédési rendszer telepítésére és öt éven át tartó működtetésére a teljes autópálya-hálózaton és gyorsforgalmi úthálózaton. A rendszer a tervek szerint 2008 januárjában lesz működésre kész. Az útdíj-beszédés módszerét a potenciális ajánlattevőnek kell meghatározni, és arra vonatkozóan neki kell ajánlatot adnia. Az igényelt elektronikus útdíj-beszédési szolgáltatások becsült összege 3000-4000 millió Ft (12–15 millió euró).

A javasolt útdíj-tételeket olyan számításokkal határozták meg, amelyek a Svájcban, Ausztriában és Németországban korábban szerzett tapasztalatokon alapulnak. A javasolt útdíj szinteket, valamint az összehasonlító adatokat az alábbiakban foglaljuk össze (lásd táblázat).

Magyarországi útdíj-tételek járműkategóriák szerint (javasolt), összehasonlító adatokkal (eurócent/jármű-km ²² ; zárójelben, ebben a táblázatban, a D2-höz viszonyított útdíj-tétel)				
	D1: < 3,5 t	D2: 3,5 – 7,5 t	D3: 7,5 – 12 t	D4: > 12 t
Költség alapú	1,8	2,3 (1,0)	3,5 (1,5)	9,4 (4,1)
Tókével együtt	2,8	4,0 (1,0)	6,2 (1,55)	15,6 (3,9)
Társadalmilag elfogadható	4,5	9,0 (1,0)	13,6 (1,5)	19,0 (2,1)
Európai átlagos	6,4	12,8 (1,0)	19,2 (1,5)	26,9 (2,1)
Optimális	8,3	11,6 (1,0)	16,6 (1,43)	20,1 (1,73)
Maximális	11,3	15,8 (1,0)	22,6 (1,43)	35,1 (2,22)
Ausztria	-	13,0 (1,0)	18,2 (1,4)	27,3 (2,1)
Németország	-	-	-	12,4
Svájc		31,0		

Forrás: BauConsult-Trafficon Jelentés, 2005. december

Az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság²³ felelős az útdíj-politikáért és az elektronikus útdíj-beszedés megvalósításának előkészítéséért.

c) Lehetőségek

Egyelőre kevés konkrét információ áll rendelkezésre a Magyarországon kialakítandó rendszerről. Úgy tűnik azonban, hogy a távolság alapú rendszer a kezdetektől kiterjed majd a 3,5 tonnánál nehezebb járművekre. A díjtételek differenciálása a járművek súlya alapján történne. Az előregedett járműállománnyal rendelkező országokban – így Magyarországon is – különösen fontos a szennyezőanyag-kibocsátási osztályok szerinti differenciálás, mert ez ösztönzést jelent a tisztább járművek vásárlására.

A szabályozó díjak bevezetésének lehetősége a környezeti problémáktól vagy forgalmi torlódásoktól sújtott területeken fontos eszköz lehet egyes magyarországi városok vagy régiók számára.

LENGYELORSZÁG

a) Jelenlegi helyzet

Országos utak közlekedési díjai

Lengyelországban a 3,5 tonnánál nehezebb járművek üzemeltetőinek terhelési kártyát kell vásárolniuk. Az országos utak gépjárművek által történő használatának díjait a (hazai és külföldi) üzemeltetők viselik. Ez a 3,5 tonnát meghaladó össztömegű tehergépjárművekre és a 3,5 tonnánál nehezebb, több mint kilenc személy szállítására kialakított személyszállító járművekre vonatkozik. (A terhelési kártyával rendelkező járművek azután mentesülnek az útdíjak megfizetése alól.)

A kártyák idő alapúak, és napi, heti, havi, féléves és éves érvényességgel kaphatóak. A díjtétel a jármű típusa, az országos utakon történő közlekedés időtartama, a megengedett össztömeg (3,5–12t / >12 t), a tengelyek száma (2, 3, 4 vagy több) és a szennyezőanyag-kibocsátási osztály (EURO 0 / EURO I) szerint változik. Például egy 12 tonnánál nehezebb, 4 vagy több tengelyes jármű esetében az éves kártya ára 1900 PLN (482 euró)²⁴ ha a jármű motorja EURO I osztályú, illetve 2200 PLN (558 euró), ha a motor EURO 0 osztályú.²⁵

A jogi alapot a közúti közlekedésről szóló 2001. szeptember 6-i törvény (Dz.U. 125., 1371. szakasz), valamint az országos utakat használó fuvarozókra kivetendő díjakról szóló 2001. december 14-i infrastruktúra miniszteri rendelet (Dz.U. 150., 1684. szakasz) jelentik. Az útdíjakat a koncessziójogosultak szedik be, akik a nemzeti útalap részére utalják át ezeket.

Autópályadíjak

Egyes lengyelországi autópálya-szakaszokon (A1, A2, A4/A18) – amelyek hossza jelenleg csaknem 2000 km – az autópályadíjakat valamennyi gépjárműre kivetik, kivéve azokat a 3,5 tonnánál nehezebb járműveket, amelyek (a korábban említettek szerint) országos utakra érvényes közlekedési díjakat kötelesek fizetni. Az autópályadíj-rendszert 2000 áprilisában vezették be. A különböző üzemeltetők eltérő rendszereket alkalmaznak és eltérő díjakat számítanak fel az egyes autópályákon. Azonban rendszerint öt járműkategóriát különböztetnek meg a tengelyek száma és a jármű súlya alapján. A gyakori használók nagytételű engedményeket kaphatnak.

b) Tervek

A jelenlegi jogszabályok szerint (a díjfizető autópályákról szóló 1994. október 27-i törvény; az országos közúti beruházások előkészítéséről és megvalósításáról szóló 2003. április 10-i törvény, valamint 2003. november 14-i és 2004. július 2-i módosításai) valamennyi lengyelországi autópályának díjfizetőnek kell lennie. Ebből következően autópályadíjakat vezetnek be minden autópályán, amint azok elkészülnek.

Egy törvénytervezet, amelyet a parlamentnek még jóvá kell hagynia, felvázolja a jövőbeni átalakítások terveit. Az útdíjakat ki kell terjeszteni valamennyi országos útra, beleértve minden autópályát, gyorsforgalmi utat és szabványos kétsávos utat, amelyek összesen mintegy 16.000 km hosszúságúak. A javaslat továbbra is idő alapú díjakat említ (heti, havi, éves és napi díjak), a díjtételek differenciálása pedig a járművek típusa, súlya (> 3,5 t, >12 t) és szennyezőanyag-kibocsátási osztálya (EURO 0 / EURO I / EURO II és magasabb) történne. A javasolt rendszer akár 50%-kal is több bevételt hozhatna a nemzeti útalap számára.

Jelenleg nem ismeretes a díjak javasolt szintje.

A törvénytervezet szerint a rendszernek – a parlamenti jóváhagyástól függően – 2006. október 21-én kellene életbe lépnie.

c) Lehetőségek

A javasolt rendszer – a parlamenti vitát követően kialakuló végső formájától függően – sok vonatkozásban megközelíteni látszik a módosított irányelv által biztosított lehetőségeket. Azonban a javaslat továbbra is idő alapú díjakat körvonalaz, miközben inkább a távolság alapú díjakat kellene előnyben részesíteni.

Az EURO III és EURO IV szennyezőanyag-kibocsátási osztályokat is be kellene építeni a díjak differenciálási rendszerébe, hogy ösztönzést biztosítsanak a tisztább járművek használatához.

A szabályozó díjak szennyezett vagy forgalmi torlódástól sújtott területeken történő kivetésének lehetőségeit Lengyelország is kihasználhatná. Az érzékeny hegyvidéki területeken felárakat lehetne alkalmazni.

SZLOVÁKIA

a) Jelenlegi helyzet

Szlovákiában az 1990-es évek vége óta van érvényben matrica-rendszer mintegy 320 km hosszúságú főúton és 70 km hosszúságú gyorsforgalmi úton. A rendszer valamennyi járműkategóriára alkalmazandó. Ezen kívül a 3,5 tonnánál nehezebb járműveknek matricát kell vásárolniuk az összesen 500 km hosszúságú „elsőrendű” utakra is. A matricák idő alapúak (éves, havi, 8 napos valamennyi jármű számára, plusz napi matricák a 3,5 tonnánál nehezebb járművek számára). Az árak a járművek súlya szerint változnak. A matricaárakat nem olyan módon határozták meg, hogy azok tükrözzék a karbantartás, az útépités vagy a károk költségeit. A díjakat az alábbi táblázat foglalja össze.

Szlovákiai matricadíjak járműkategóriák szerint, 2005 ²⁶			
	< 3,5 tonna	< 12 tonna	> 12 tonna
1 napos	-	200 SKK (5,30 euró)	300 SKK (8,00 euró)
Heti	150 SKK (4,00 euró)	800 SKK (21,20 euró)	1400 SKK (37,10 euró)
Havi	300 SKK (8,00 euró)	2000 SKK (53,00 euró)	3000 SKK (80,00 euró)
Éves	1100 SKK (29,10 euró)	7500 SKK (200 euró)	15.000 SKK (400 euró)
Érvényes szelvény nélküli használat miatti bírság: 2000 SKK (53,00 euró)			

Forrás: Prof. A. Timár: Szlovákia: További információk IMPRINT-NET tagok részére, Pécsi Tudományegyetem / Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, 2006. május

2000 és 2005 között az öntapadó címkés autópálya matricákból származó bevételek körülbelül megháromszorozódtak a jelentős forgalomnövekedés és az emelkedő matricaárak következtében. 2004-ben Szlovákia autópálya-ügyi hivatalának jövedelmei az előző évhez képest 75%-kal, 1120 millió SKK-ra (30,2 millió euróra) nőttek, és 2005-ben – további 46%-os emelkedés után – elérték az 1600 millió SKK-t. 2006-ban a Nemzeti Autópálya-társaság valamivel lassabb bevétel-növekedésre számít, és a befolyó összeget 1700 millió SKK-ra becsüli.

b) Tervek

Az idő alapú matrica-rendszer megmarad valamennyi 3,5 tonnánál könnyebb jármű esetében, és alkalmazását 340 km hosszúságú főútra, valamint 80 km hosszúságú gyorsforgalmi útra terjesztik ki. Azonban azt követően, hogy az elektronikus díjbeszedésre vonatkozóan egy sor megvalósíthatósági tanulmányt készítettek Szlovákiában, a 3,5 tonnánál nehezebb járművekre bevezetik a „fizetés a használatkor” díjat.²⁷

A szlovák kormány 2006. február 22-én elfogadott egy törvénytervezetet az egyes utakon történő elektronikus díjbeszedésről. Szlovákia 2007 végén távolság alapú díjakat fog bevezetni – az ausztriai Maut modell alapján – a nehéz gépjárművekre. A 3,5 tonnánál nehezebb járművek esetében elektronikus díjbeszedést alkalmaznak a főúton és gyorsforgalmi utakon. Ezt később kiterjesztik az előbbi útvonalakkal párhuzamosan futó főközlekedési utakra is. A díjak vonatkoznak az új autópálya-szakaszokra és az elsőrendű úthálózat új szakaszaira is, amint azok megépülnek.

A kilométerenkénti árat a járművek súlya, a tengelyek száma és a szennyezőanyag-kibocsátási osztály szerint differenciálják, ugyanakkor rendelkeznek a nemzetgazdasági mutatókhoz történő igazításról is (amelyet az EU közlekedési minisztereinek jóvá kell hagyniuk). A rendszer tervei eredetileg 12 SKK/km átlagos becsült díjjal számoltak a 12 tonnánál nehezebb járművek esetében. Amikor a rendszert bevezetik, az ár 4-6 SKK (körülbelül 0,11–0,16 euró) lesz kilométerenként az autópályákon és a gyorsforgalmi utakon, illetve 2 SKK (0,05 euró) kilométerenként a párhuzamos főközlekedési utakon.

A szlovák rendszer először az Ausztriában alkalmazotthoz hasonló mikrohullámú technológiát használ majd, a tervek szerint azonban 2008-2012 után műholdas (GPS) technológiára fogják módosítani. A 3,5 tonnánál könnyebb járművekre, köztük a személygépkocsikra ezzel a rendszerrel tervezik kivetni a díjakat 2011-től kezdődően.²⁸

Jelenleg nincsenek arra vonatkozó tervek, hogy meghatározott területeken felárakat vagy szabályozó díjakat alkalmazzanak.

A rendszer bevezetésének kezdeti költségeit a befolyó bevételek 15%-ában határozták meg, de a számadatot alábecsülték, és jelenleg ez több mint 20%. Szlovákiában a közeljövőben tervezik az útdók felülvizsgálatát. A szlovák kormány azt reméli, hogy több bevételre tesz szert az új rendszerből, ami hozzájárulhat az ország főút-hálózatának bővítéséhez. A díjakat arra fogják felhasználni

ni, hogy visszafizessék a közúti PPP rendszerekben (közös állami és magán beruházásokban) az Európai Befektetési Banktól, egyéb bankoktól és magánbefektetőktől felveendő jövőbeni hiteleket.

Az új rendszerre kiírt nemzetközi versenypályázat 2006 novemberében indul és 2007 februárjában zárul le. A kiválasztott szolgáltatónak 2007 márciusában kell megkezdenie az építést, és ez a szolgáltató lesz felelős az új rendszer kialakításáért és kezeléséért. A próbákat követően a rendszernek 2007 végére működésképesnek kell lennie (ami csúszást jelent a 2006 közepére tervezett bevezetés időpontjához képest; a mostani bevezetési időpontot tovább késleltethetik a 2006. évi általános választások). A szlovákiai rendszer jogi alapját a parlament által jóváhagyott, az elektronikus díjkivetésről szóló törvény jelenti. A rendszer felügyelő hatóságai a Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztérium, valamint a Nemzeti Útügyi Társaság. A rendszer és a szolgáltató kiválasztásának fő szempontja a befektetés pénzügyi hozama lesz, valamint az egyéb európai rendszerekkel való együttműködés képessége.

c) Lehetőségek

A módosított irányelv alapján valamennyi úton kivethetők díjak. Szlovákia számára fontos lehetőség a felárak alkalmazása érzékeny hegyvidéki területeken, különösen a Magas-Tátrában épülő új autópálya-szakasz esetében, ahol kezdetben árnyék autópályadíjakat használnak majd.

A szabályozó díjak szintén alkalmazható eszközök lehetnek a városi területeken és egyéb, szennyezéstől és/vagy forgalmi torlódásoktól sújtott területeken.

Úgy tűnik, hogy a bevételeket jelenleg további útépitésekre irányozták elő, de a módosított irányelv alapján azokat egyéb célokra is felhasználhatják, amelyek között szerepelhetnek a tömegközlekedési rendszerek, az alternatív közlekedési módok vagy bármely más, a nemzeti kormány által meghatározott cél.

SZLOVÉNIA

a) Jelenlegi helyzet

Autópályadíjakat 1973 óta vetnek ki a szlovéniai autópályákon. Jelenleg valamennyi szlovéniai autópályán – csakúgy, mint a Karavanken alagútnál – használati díjat számítanak fel minden jármű esetében. A legtöbb autópálya-szakaszon távolság alapú díjat kell fizetni, bár egyes szakaszokon egységes díjszabású autópályadíjat alkalmaznak.

A szlovéniai autópályadíjak jogi alapja a Nemzetgyűlés Infrastrukturális és Környezetvédelmi Bizottságának 1994. évi irányelve. Az egyes utak használatáért kivetendő autópályadíjakról szóló rendelet a szlovéniai díjfizetési rendszert összhangba hozta az Európai Unió irányelveivel.

Az autópályadíj-fizetési állomásokat a regionális határokon helyezték el, így azok főként a nagy távolságú tranzitforgalmat érintik. A nyílt rendszer lehetővé teszi, hogy egy adott régió belül autópályadíj fizetése nélkül használhassák az autópályát.

1995 óta az ABC rendszer néven ismert elektronikus autópályadíj-beszédési rendszert használják Szlovéniában a személygépkocsik esetében, ami jelentős javulást hozott a forgalomáramlás terén, és az autópályadíj-állomásokon történő leállások és újraindulások megszüntetésével csökkentette a szennyezőanyag-kibocsátásokat. Az ABC rendszer használóinak száma fokozatosan nő: 2004 januárjában 170 ezer elektronikus kártya volt forgalomban, és 2005 januárjára ez a szám mintegy 200 ezerre nőtt.²⁹ Az elektronikus díjbeszedést jelenleg nem alkalmazzák nehéz tehergépjárművek esetében.

2005 augusztusa óta a Szlovéniai Autópálya-társaság (DARS d.d.) kezeli és tartja karban a 457 km hosszúságú autópályákat és gyorsforgalmi utakat, valamint ezek több mint 130 km hosszúságú felhajtóútjait. Az összes út mintegy 84%-a díjköteles; ezek hossza körülbelül 380 km. Autópályadíjakat 26 autópályadíj állomáson szednek, összesen 178 díjfizető útsávon (beleértve a Karavanken alagút autópályadíj állomását is).

A befolyó bevételeket az autópálya-kezelés és karbantartás finanszírozására, új autópályák építésére és a hitelek visszafizetésére fordítják.

Az autópályadíjak távolság alapúak meghatározott autópálya-szakaszokra. Havi jegyek vásárolhatók egy előre meghatározott távolságra, amelynek árát egy meghatározott szakasz autópályadíjának 40-szeres összegeként számítják ki (elhaladás naponta kétszer az autópályadíj állomás mellett $\times 20$ munkanap). Az autósok fizethetnek utanként is, vagy használhatnak ABC elektronikus kártyát, amely a megtett kilométerek szerint számítja fel a díjat. Az ABC kártyák átruházhatóak a járművek között.

Négy járműkategória létezik, amelyeket a járművek magassága és a tengelyek száma alapján különböztetnek meg.

Szlovéniai autópályadíjak, 2006 (20% áfával) ³⁰		
Jármű-kategória	Leírás	Díj
1	Két tengely, a jármű magassága az első tengely fölött legfeljebb 1,3 m	11,2083 SIT (0,05 euró)
2	Két vagy több tengely, a jármű magassága az első tengely fölött 1,3 m vagy ennél nagyobb, legnagyobb megengedett tömege < 3,5 t	1,5 \times az 1. kategória díja
3	Két vagy több tengely, a jármű magassága az első tengely fölött 1,3 m vagy ennél nagyobb, legnagyobb megengedett tömege > 3,5 t	2,75 \times az 1. kategória díja
4	Háromnál több tengely, a jármű magassága az első tengely fölött 1,3 m vagy ennél nagyobb, legnagyobb megengedett tömege > 3,5 t	4 \times az 1. kategória díja

Forrás: <http://www.dars.si/index.php?maps=1>

b) Tervek

Szlovéniában a forgalom mintegy évi 7%-os, gyors növekedése meghaladja az előre jelzett ütemet. A tranzitforgalom növekedése – amely jelenleg az összes forgalom 10–12%-át teszi ki – különösen nagy gondot jelent.

Az útdíj-kivetési rendszer átalakításának terveiről viták folynak Szlovéniában. A szándék az, hogy szorosan kövessék a módosított euromatrica irányelvet, de egyelőre semmilyen tervet nem öntöttek végleges formába. Az elektronikus díjbeszedési rendszert mielőbb ki kellene terjeszteni a nehéz tehergépjárművekre is, de mindeddig nem született döntés arról, hogy milyen technológiát használjanak rövid távon. A cél azonban az, hogy 2008–2012-ig bevezessék a GPS technológiát. A személygépkocsik esetében az ABC kártyákhoz jelenleg használt mikrohullámú technológiát mindeképpen fel kell újítani.

A módosított irányelvnek megfelelően az új rendszernek csaknem biztosan a kezdetektől egyik eleme lesz a díjtételek differenciálása a járművek környezetvédelmi jellemzői szerint.

Végző soron távolság alapú útdíjakat lehetne alkalmazni valamennyi járműre és valamennyi úton – ez azonban igen hosszú távú elképzelés, és jelenleg nincsenek arra vonatkozó tervek, hogy a díjkivetési rendszert a teljes úthálózatra kiterjesszék. Szabályozó díjak vagy felárak kivetését sem tervezik.

c) Lehetőségek

Szlovénia számára fontos eszköz lehet a felárak alkalmazása hegyvidéki területeken az ország Alpokbeli térségeiben. Szabályozó díjak szintén kivethetők lennének a városi övezetekben és a szennyezéstől sújtott területeken.

A bevételeket felhasználhatnák nem közúti vagy nem közlekedési célokra is, többek között tömegközlekedési rendszerek vagy alternatív közlekedési módok érdekében, vagy pedig bármely más, a nemzeti kormány által meghatározott célra.

9. Melléklet: Kiegészítés a magyar kiadáshoz

A fenti szöveg a 2006 augusztusában megjelent angol kiadvány magyar fordítása. Így a legfrissebb változásokat nem vezettük át rajta. A magyarországi helyzet is változott, azonban a hazai érintettek számára ezek ismertek, így erről itt nem szólunk. Röviden ismertetjük azonban a Levegő Munkacsoport álláspontját. (Részletesebb tájékoztatás a www.levego.hu/kamionstop honlapon található.)

A nehéz tehergépkocsik Magyarországon évente mintegy 1000 milliárd forint olyan kárt, költséget okoznak, amelyet nem az üzemeltetők fizetnek meg, hanem az egész társadalom. Ez nemzetgazdasági szempontból teljesen ésszerűtlen, társadalmilag rendkívül igazságtalan, továbbá súlyos környezeti és egészségi károkat okoz. A helyzet megváltoztatásának legfontosabb eszköze a teljesítmény alapú útdíj bevezetése lehet. Ezt tervezi a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium is. Azonban az általa javasolt módszer, az elektronikus útdíj-fizetés jelenleg több ok miatt sem adhat megoldást.

1. Az elektronikus díjfizetés bevezetése igen bonyolult és hosszadalmas, ami a bevezetést több évig is elodázza. (Hosszabb távon – 4–5 év múlva – természetesen célszerű lehet az elektronikus útdíj bevezetése.)
2. Csak a gyorsforgalmi utakra és néhány párhuzamos fő közlekedési útra kívánják az útdíjat bevezetni, ami – az eddigi tapasztalatok szerint – a településeken átvezető egyéb utakra fogja terelni a forgalom jelentős részét, általános felháborodást és tiltakozást váltva ki. Ez ellentétes a piacgazdaság logikájával is, hiszen ott fizetnének, ahol kevesebb kárt okoznak (a településeken kívül), és nem fizetnének ott, ahol többet (a településeken belül).
3. A díjat az összes, 3,5 tonnánál nehezebb megengedett összsúlyú járművekre vetnék ki, ami szükségtelenül sok fuvarozót érint, hiszen a valódi gondokat a nehéz (12 tonna megengedett összsúlynál nehezebb) tehergépkocsik okozzák.
4. Az elektronikus útdíj-fizető rendszer kiépítése rendkívül költséges (sajtóhírek szerint elérheti a 100 milliárd forintot). Politikailag nehezen lenne most megmagyarázható, hogy miért választott a kormány egy ilyen költséges eljárást, amikor a feladat sokkal kisebb költséggel is megoldható.

A fentiek miatt a Levegő Munkacsoport a következőket javasolja:

1. A díjat minden útvonalon meg kelljen fizetni (ne csak a gyorsforgalmi utakon).
2. A díj egyelőre csak a 12 tonna megengedett összsúly feletti járművekre vonatkozzon. Ilyen magyar rendszámú járművekből jelenleg mintegy 40 ezer van, ami az összes teherszállítást végző közúti jármű mindössze 10 százaléka.
3. A díj a megtett kilométertől, a jármű megengedett összsúlyától és a szennyezőanyag-kibocsátásától (EURO-1, EURO-2 stb.) függjön. Megfontolandó, hogy a súllyal összefüggő mérték progresszív legyen.
4. A díjszedés egyelőre ne elektronikusan, hanem a menetíró-készülék (tachográf) alapján történjen. A közlekedési hatóság évente egyszer most is ellenőrzi a telephelyen minden hazai tehergépkocsi menetíró-korongjait, amelyeket a fuvarozónak 5 évig meg kell őriznie. A jármű éves futásteljesítménye egy pillanat alatt megállapítható, hiszen csak ki kell vonni egymásból az év utolsó menetíró-korongjának záró kilométer állását az év első korongjának kezdőkilométer állásából. Amennyiben a jármű év közben külföldön is fut, akkor a határon ki- és belépéskor fel kell jegyezni a menetíró-korong állását; így a külföldön megtett kilométerek szintén pontosan megállapíthatók. A külföldi járműveket szintén a határon lehet ellenőrizni, és ott lehetne fizetni is. (Ez korábban is így történt, amíg meg kellett fizetni a tonna-kilométerenkénti 3 Ft-os díjat. Németországban ma is így ellenőrzik a díjfizetést minden olyan külföldi tehergépkocsi esetén, amely nem rendelkezik elektronikus fedélzeti egységgel.)

Jegyzetek

1. Az Európai Közösséget létrehozó szerződés konszolidált változata, HL 325/33, 2002.12.24.
2. 1999/62/EK irányelv a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról
3. Javaslat az Európai Parlament és a Tanács irányelvére a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról.
4. Az „euomatrica irányelv” módosítása – Az Európai Bizottság javaslatának alternatívája, T&E 03/4 <http://www.t-e.eu/docs/Publications/2003%20Pubs/Eurovignettefinal.pdf>
5. A koalícióban aktívan részt vett a Levegő Munkacsoport is (a fordító megjegyzése).
6. Külső költségek vagy externáliák: a környezeti és egészségi károk költségei (a fordító megjegyzése).
7. Friedrich Schwarz-Herda, Osztrák Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium (BMVIT) Helyközi úthasználati díjak: Az osztrák tapasztalatok. Előadás az IMPRINT-NET csoport részére, Brüsszel, 2006. IV. 25.
8. Matthias Rapp, Rapp Trans, FNE bemutató, műszaki szemle, 2006. január 30.
9. Matthias Rapp, Rapp Trans, FNE bemutató, műszaki szemle, 2006. január 30.
10. ARE 2004: Svájci Szövetségi Területfejlesztési Hivatal (ARE), Környezetvédelmi, Közlekedési, Energiaügyi és Hírközlési Osztály (DETEC): Igazságos és hatékony: A távolság alapú nehézgépjármű-díj Svájcban, 2004. de-cember
11. BAG 2005: Német Szövetségi Áruszállítási Hivatal (BAG): Marktbeobachtung Gueterverkehr, Sonderbericht: Auswirkungen der streckenbezogenen LKW-Maut, 2005. szeptember
12. HL L 228., 1996.9.9., 1. o. A legutóbb a 884/2004/EK határozattal (HL L 167., 2004.4.30., 1. o.) módosított határozat
13. Javaslat az Ausztrián keresztülhaladó nehéz tehergépjárművekre 2004-ben alkalmazandó ökopont-rendszer kialakításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre 2001.12.20. COM(2001)807 final2001/0310 (COD)
14. Lásd a T&E kiadványát: Az áruk szállítása (Delivering the Goods), T&E, 2004
15. Lásd a 884/2004/EK határozat III. Mellékletét
16. 2005. november 15-i EB döntés a C 320/03 ügyben; az Európai Közösség Szerződése, konszolidált változat, 2004 december, különösen a 30. cikk
17. Friedrich Schwarz-Herda, Osztrák Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium (BMVIT) Helyközi úthasználati díjak: Az osztrák tapasztalatok. Előadás az IMPRINT-NET csoport részére, Brüsszel, 2006.4.25.
18. 2006. május 15-i átváltási árfolyam alapján (1 EUR = 28,420 CZK), az euró számadatok kerekítésével
19. Michal Tesar, Cseh Közlekedési Minisztérium, A közúti infrastruktúra használatáért a járművekre kivetett díjak Csehországban. Előadás a T&E konferencián, Bécs, 2004. október 27.
20. 2006. májusi átlagos átváltási árfolyam alapján (1 EUR = 260 HUF), az euró számadatok kerekítésével
21. 2006. április 11-én közzétett Ajánlattételi Felhívás; HU-Budapest: útdíj-beszédési szolgáltatások; 2006/S 70-073578. Módosította a következő Ajánlattételi Felhívás: HU-Budapest: útdíj-beszédési szolgáltatások; 2006/S 84-089215.
22. 2006. májusi átlagos átváltási árfolyam alapján (1 EUR = 260 HUF)
23. Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság – ÚKIG, lásd: <http://ukig.kozut.hu/>
24. 2006. május 15-i átváltási árfolyam: 1 EUR = 3,9348 PLN
25. Forrás: Országos Utak és Autópályák Főigazgatósága: <http://tinyurl.com/z3rzv>
26. 2006. május 15-i átváltási árfolyam alapján (1 EUR = 37,750 SKK), az euró számadatok kerekítésével
27. ISIS S.A.: Megvalósíthatósági tanulmány az elektronikus díjbeszedésről Szlovákiában, EGIS Csoport, Franciaország, 2002-2004 EGIS Csoport; ISIS S.A.: A forgalomra és útdíj bevételekre vonatkozó becslések kiterjesztése a kisebb tehergépjárművekre, EGIS Csoport, Franciaország, 2005; Szlovák Közlekedési Kutatóintézet: CONNECT – Tanulmány az elektronikus díjbeszedés megvalósításának gazdasági, műszaki és jogszabályi hát-teréről, Közlekedési Kutatóintézet, Zilina, Szlovákia, 2005-2006. Szlovák Közlekedési Kutatóintézet
28. Forrás: http://www.ibtta.org/files/PDFs/Kirchmayer_Povel.pdf
29. Forrás: <http://www.dars.si/index.php?id=59>
30. 2006. május 15-i átváltási árfolyam: 1 EUR = 239,62 SIT

A díj, amit érdemes kivetni

Útmutató a tehergépjárművek útdíjainak új európai uniós szabályozásához*, T&E 06/1

* 2006/38/EK irányelv a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról. Az irányelv euromatrica-irányelv néven is ismert.

Szerzők: Markus Liechti, Nina Renshaw

Magyarra fordította: Jenei Zsolt

© T&E 2006

Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség
(European Federation for Transport and Environment – T&E)
Rue de la Pépinière, 1
B-1000 Brüsszel
Belgium
www.transportenvironment.org

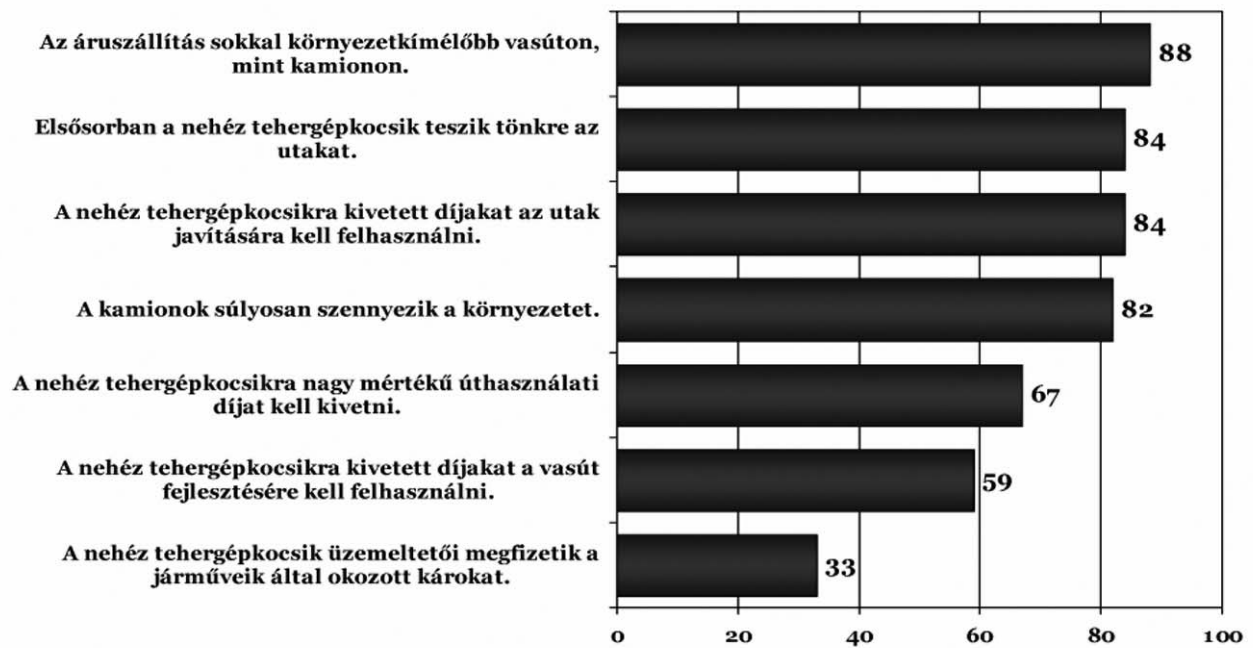
Magyarra fordította és magyarul megjelentette:

Levegő Munkacsoport
(az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség tagszervezete)
1465 Budapest, Pf. 1676
Telefon: (1) 411-0509, 411-0510
Fax: (1) 266-0150
www.levego.hu

Felelős kiadó: Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke



Mennyire ért Ön egyet a következő állításokkal? (átlagértékek, 0-100)



A DÍJ, AMIT ÉRDEMES KIVETNI

Útmutató a tehergépjárművek útdíjainak új európai uniós szabályozásához

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) tanulmányának célja, hogy útmutatást nyújtson az Európai Unió tagállamaiban a döntéshozóknak, szakembereknek, civil szervezeteknek a tehergépkocsik útdíj-fizetési rendszerének bevezetési, illetve átalakítási lehetőségeivel kapcsolatban.

A tanulmányt több tényező is rendkívül időszerűvé teszi. A tehergépkocsik forgalma rohamosan növekszik szerte Európában, ami súlyos közlekedési és környezetvédelmi problémákhoz vezetett. Az Európai Bizottság megbízásából végzett kutatások kimutatták: a tehergépkocsik – és ezen belül különösen a nehéz járművek – üzemeltetői csak a töredékét fizetik meg azoknak a költségeknek, amelyeket okoznak. Ez torzítja a piacot, hibás döntésekhez vezet, és komoly nemzetgazdasági veszteségeket idéz elő. Az Európai Unió álláspontja szerint a helyzet megoldásához jelentős mértékben hozzájárulhat a teljesítménnyel arányos olyan útdíj bevezetése, amely fedezi a használók által okozott költségeket. Az útdíj kivételének általános szabályait a 2006/38/EK irányelv tartalmazza, amely az Európai Unió hivatalos lapjában 2006. június 9-én történt közzétételkor lépett hatályba. A T&E tanulmánya ismerteti az irányelv legfontosabb előírásait, és felhívja a tagállamok figyelmét az abban rejlő lehetőségek kihasználására.

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség a legnagyobb európai társadalmi szervezet, amely a környezetvédelmi szempontból fenntartható közlekedés megteremtése érdekében tevékenykedik. A brüsszeli székhelyű szövetség 1989-ben alakult, és jelenleg 20 országban 44 tagszervezettel rendelkezik. Magyarországi tagszervezetei a Levegő Munkacsoport és a Magyar Közlekedési Klub.