

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: Az Európai Parlament és a Tanács irányelvjavaslata a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosítására**

(COM(2003) 448 végleges – 2003/0175 (COD))

(2004/C 241/16)

2003. szeptember 12-én a Tanács úgy határozott, hogy kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke alapján a következő kérdésben: „Az Európai Parlament és a Tanács irányelvjavaslata a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosítására”.

A „Szállítás, Energetikapolitika, Infrastruktúra és Információs Társadalom” szekció, melynek az volt a feladata, hogy a Bizottság munkáját előkészítse ezzel a témával kapcsolatban, 2004. május 10-én fogalmazta meg véleményét. Az előadó J. Simons volt.

2004. június 2-án és 3-án tartott 409. plenáris ülésén (június 3-i tanácskozásán) az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elfogadta a következő véleményt 109 igen, 82 nem szavazat és 7 tartózkodás mellett:

## 1. Bevezetés

1.1 2003. július 23-án az Európai Bizottság elfogadott egy javaslatot az 1999/62/EK irányelv vagy más néven az „euromatrica-irányelv” módosítására.

1.2 Ez a javaslat válasz a Tanács 2002. december 12-i és 13-i, valamint 2003. március 20-i és 21-i kérelmére, hogy a Bizottság terjesszen elő egy javaslatot egy új euromatrica-irányelvre.

1.3 Ugyanakkor ez a javaslat válasz az Európai Parlament kérelmére is, mely a fehér könyv következtetéseiről írott jelentés 2003. február 12-i elfogadása után vonta le azt a következtetést, hogy az infrastruktúrák használatáért díjakat kell kivetni.

1.4 A bizottsági javaslat fő célja az, hogy javítsa az infrastruktúrák használatáért kivetett díjak felszámítási rendszerét. Hatékonyabban lehet az új javaslat keretein belül alkalmazni azt az elvet, hogy a felhasználó fedezze azokat a költségeket, amelyeket okozott, mint az „euromatrica-irányelv” alapján, mivel az új rendszer rugalmasabban alkalmazható a jármű típusa alapján és a használat idejétől és helyétől függően.

1.5 Egyáltalán nem az a cél, hogy a szállítási szektorra kivetett adók és terhek összege emelkedjen, hanem inkább az, hogy – miután egy világosabb képet kaptunk a helyzetről – jobban tükröződjének az árban a különböző fajta használati formák által okozott költségek.

1.6 Ezen a ponton az Európai Bizottság javaslatát csak a nehéz tehergépjárművekre közúti infrastruktúrák használatáért kivetett díjaira korlátozza. Az Európai Bizottság fenntartja magának azt a jogot, hogy a jövőben további javaslatokat tegyen a légi szállítás, a belvízi és tengeri hajózási szektorra

vonatkozó infrastruktúrahassználattal kapcsolatos irányelvekre és megállapítja, hogy a tagállamoknak és a nagyvárosoknak kell kialakítaniuk egy saját, személygépjárművekre vonatkozó álláspontot.

1.7 Az Európai Bizottság feltételezi, hogy a vasúti infrastruktúrahassználati díjak kérdését már rendezte a „vasúti csomag”.

## 2. Általános megjegyzések

2.1 Az EGSzB üdvözli a Bizottság irányelvjavaslatát a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK „euromatrica-irányelv” módosítására, mert ez lehetővé teszi, hogy hatékonyabban alkalmazzuk azt az elvet, hogy a felhasználó fedezze az általa használt infrastruktúrával kapcsolatos költségeket.

2.2 Az EGSzB úgy gondolja, hogy egy további előny is származik majd ebből a javaslatból, ugyanis az irányelv igyekszik véget vetni a tagállamokban bevezetés alatt álló vagy már be is vezetett igen különböző díjkivetési rendszereknek.

2.3 Az EGSzB úgy gondolja, hogy az Európai Bizottság kissé talán túl ambiciózus, amikor arra törekszik, hogy az 1999/62/EK irányelv módosítására tett javaslatával egyszerre hat különböző problémát oldjon meg. A következő problémákról van szó:

– bizonyos országokban a külföldön bejegyzett járművek nem járulnak elegendő mértékben hozzá az infrastruktúrahálózat költségeihez,

– az EU területén a nem közösségi elveken alapuló nemzeti díjkivetési rendszerek igen különbözőek,

- a közlekedési infrastruktúra finanszírozása,
- forgalomtorlódási költségek felszámítása,
- közúti balesetek költségeinek felszámítása,
- környezetvédelmi költségek felszámítása.

2.4 Ez lenne az első alkalom, amikor egy ilyen törekvés sikerrel jár. Már maga az a tény is irreálissá teszi ezt a törekvést, hogy a három utóbbi problémakör mindegyikéhez egy teljesen másféle számítási módszerre van szükség és az első három probléma is teljesen más megközelítést igényel.

2.5 A Bizottság a fehér könyvvel kapcsolatos véleményében (COM(1998) 466 végleges) <sup>(1)</sup> kifejtette, hogy a „felhasználó fizet” elve csak a különböző költségtételek viszonylagos értékének tanulmányozása után ültethető gyakorlatba, és akkor, ha minden szállítási ágazat számára azonosak a feltételek. Az EGSzB hozzátette, hogy a „felhasználó fizet” elve bevezetése előtt tisztázni kell a jövedelemsemlegesség kérdését és annak gyakorlati alkalmazását. A Bizottság ezzel kapcsolatban még sok problémára számít, mert a legkézenfekvőbb kompenzációs intézkedés, a gépjárműadó megszüntetése bizonyos országokban valószínűleg nem fog elegendőnek bizonyulni, főleg mindaddig nem, míg az EU előír egy minimum összeget.

2.6 A másik megfontolandó kérdés az, hogy a jelenlegi sokszínű nemzeti rendelkezések és díjfizetési rendszerek, ha kicsit más formában is, de továbbra is érvényben maradnának.

2.7 Az Európai Bizottság javasolja, hogy a tagállamokban egy olyan rendszert vezessenek be, melynek keretén belül lehetővé válik a 3,5 tonna feletti nehéz tehergépjárművek megadóztatása. Ez a hatáskör kiterjesztését jelentené. A jelenlegi „euromatrica-irányelvben” 12 tonna teljes súly szerepel alsó küszöbként. Az EGSzB azon az állásponton van, hogy ha olyan szállítással kapcsolatos költségek, mint a biztonsági, valamint a forgalomtorlódás- és zajelhárító intézkedések is a javaslat hatáskörébe kerültek, akkor azt a személyautókra és a 3,5 tonna teljes súly alatti teherautókra is ki kell terjeszteni, mivel azok a szektorok is, melyekben ilyen autókat használnak, hozzájárulnak azokhoz a problémákhoz, melyekre ez a javaslat megoldást keres. Az Európai Bizottság is világosan megfogalmazza ezt a 2001-ben megjelent az „Európai közlekedéspolitikai 2010-ig: itt az idő dönteni” c. fehér könyvben. Az Európai Bizottság számos módosítást végzett, melyek közül néhány jelentősen kiterjeszti az eredeti intézkedések hatáskörét, ami arra enged következtetni, hogy nincs akadálya annak, hogy az irányelv hatáskörét kiterjesszék könnyű tehergépjárművekre és személygépkocsikra is. Ugyanakkor az Európai Bizottság itt arra hívja fel a tagállamokat és a nagyvárosokat, hogy az ilyen intézkedések erősen nemzeti jellege miatt alakítsák ki saját álláspontjukat ezen a területen, és az EGSzB egyetért az Európai Bizottság hozzáállásával. Tehát nem ennek a javasolt módosításnak a keretén belül kell az intézkedéseket a személyautókra és a 3,5 tonna teljes súly alatti teherautókra kiterjeszteni.

<sup>(1)</sup> Az EGSzB véleménye a Bizottság következő fehér könyvével kapcsolatban: Az infrastruktúrahasználattal méltányos díjai: Egy közös szállítási infrastruktúrahasználati díjrendszer fokozatos bevezetése az EU-ban, HL C 116., 1999.4.28.

2.8 Amennyiben az Európai Bizottság ragaszkodik ahhoz, hogy a belső piac szabályozása megoldható pusztán a teherautók bevonásával, a személyautók bevonása nélkül, akkor logikusabb az alsó határt 12 tonnánál megtartani. Hiszen felvilágosító feljegyzésében maga az Európai Bizottság mutat rá arra a tényre, hogy a könnyű teherautók és a személygépkocsik részese a határokon túli forgalomban annyira csekély, hogy azok hatása a belső piacra elhanyagolható.

2.9 Az EGSzB támogatja azt az elvet, hogy az infrastruktúrahasználatért a felhasználó az általa okozott költségek arányában fizessen, de csak a 2.3. pontban megfogalmazott megszorítás mellett, vagyis, ha először alaposan tanulmányozzák a különböző költségtételek viszonylagos értékét. Azt az érvelést is elfogadja a Bizottság, hogy elsőként a nehéz tehergépjárműveken történő szállítás szembesüljön a közúti szállítmányozó szektorban az új intézkedésekkel. Ugyanakkor fontosnak tartja azt, hogy ugyanazt az elvet alkalmazzák az egyéb közúti szállítókra és a más szállítási ágazatokra is.

2.10 Az Európai Bizottság javaslat nem változtatja meg az olyan díjtarifák szabadon választható jellegét, mint az euromatrica vagy az autópályadíj. A tagállamok döntenek el, hogy úthasználati díjat szednek, vagy valamilyen felhasználói adót vetnek ki. Az EGSzB úgy hiszi, hogy ez a választási szabadság nem segíti elő az átláthatóságot. Az EGSzB úgy gondolja, hogy a díjszedési rendszerek együttműködő-képessége elengedhetetlen feltétel.

2.11 A javaslat a transz-európai hálózatra és az autópályák közvetlen közelében lévő elsőrendű útvonalakra vonatkozik. Olyan másodrendű útvonalakon is szedhető bármilyen úthasználati díj, melyek nem számítanak életfontosságúnak a belső piac zökkenőmentes működéséhez, de ez a kérdés nem képezi tárgyát ennek az irányelvnek. Az EGSzB tisztában van avval, hogy a szubszidiaritás elve értelmében a 7. cikkben tett módosítás nem fogja visszatartani a tagállamokat attól, hogy különböző módokat találjanak úthasználati díjak és vámok kivetésére. Az EGSzB támogatja ezt a megközelítést, mivel a közeljövőben csatlakozó országokban az elsőrendű útvonalhálózat még nem elég fejlett. Természetesen ezeknek az országoknak is tartani kell majd magukat az érvényes törvényekhez és irányvonalakhoz.

2.12 Az Európai Bizottság javaslatában közvetlen módon összeköti a bevezetendő használati díjat az infrastruktúra karbantartásába való befektetésekkel. Ilyen módon igyekszik megelőzni azt, hogy a használati díjakból befolyt összegek pusztán a tagállamok államkasszáját gyarapítsák. A javaslatban szabályozták azt is, hogy hogyan számítsák ki a díjak összegét. Az EGSzB ésszerűnek tartja ezt a gondolkodást, mert ilyen módon a különböző infrastruktúrák felhasználói tudják majd, hogy az általuk kifizetett díjakból talán éppen az általuk használt infrastruktúrába fektetnek majd be.

2.13 Az Európai Bizottság úgy érvel, hogy bizonyos, kivételes esetekben – nagyon szigorú feltételek mellett és az Európai Bizottsággal az előírt módon való egyeztetés után – a díjak összegét 25 %-kal meg lehet emelni abban az esetben, ha csak ilyen módon finanszírozható egy ugyanahhoz a közlekedési folyosóhoz vagy egy ugyanahhoz a közlekedés szempontjából kényes körzethez tartozó, európai fontosságú infrastruktúrába való befektetés. Az EGSzB úgy gondolja, hogy ezzel a lehetőséggel csak igen mértékletesen szabad élni és egyik közlekedési infrastruktúrát sem szabad kizárni. Annak érdekében, hogy a megemelt díjakból befolyt összegeket ténylegesen arra a projektre használják fel, amelyre az adót kivetették, a bevételt egy közösségi számlára kell utalni és az összeget, kamatok nélkül, csak a projekt befejezése után kell az érintett tagállamnak átutalni.

2.14 Végül az Európai Bizottság azt is javasolja, hogy minden tagállamban jöjjön létre egy olyan független infrastruktúraellenőrző szerv, mely ellenőrzi a költségeket és a használati díjakból és adókból befolyó közösségi bevételekkel való gazdálkodást. Az EGSzB támogatja az ilyen fajta függetlenül működő nemzeti ellenőrző szervek felállítását, melyeket közösségi feladatuk jellegéből kifolyólag, a szerződés értelmében az Európai Bizottságnak kell felügyelnie.

2.15 A félreértések elkerülése végett, az 1999/62/EK irányelv módosító javaslatához csatolt felvilágosító feljegyzésben le kell szögezni, hogy továbbra is a tagállamok felelőssége marad az, hogy megfelelő úthálózatot tartsanak fenn, függetlenül attól, hogy milyen díjrendszerre vagy ellenőrző szervre esik a választás. Az infrastruktúra javítása és karbantartása továbbra is a kormányok fontos feladata marad.

### 3. További megjegyzések

3.1 Az Európai Bizottság összeköti javaslatában az úthasználati díjak beszédését a lényeges közúti infrastruktúrahálózat építésének, működtetésének, karbantartásának és fejlesztésének költségeivel. Csak azok az infrastruktúraépítési költségek számítanak majd ide, amelyek új infrastruktúrák építése során keletkeznek. Ez alatt az Európai Bizottság azokat az infrastruktúrákat érti, melyek 15 évesnél újabbak. Ilyen módon az Európai Bizottság azt akarja megelőzni, hogy már létező infrastruktúrák is, melyek költségeit már fizetik, az irányelv hatálya alá essenek. Az EGSzB ezt a feltételt nagyon korrektnek tartja, és úgy gondolja, hogy ez a helyes hozzáállás.

3.2 A javaslat a befektetési költségekhez sorolja az infrastruktúrák zajcsökkentési költségeit is, mint például zajvédő falak felállítását. Az EGSzB hangsúlyozni kívánja, hogy a zajártalommal kapcsolatos költségek nagy részét, beleértve a zajvédő falak építési költségeit, olyan kategóriába tartozó

úthasználók okozzák, akikre a jelenlegi irányelv nem vonatkozik. Ezért a zajvédő falak építési költségeit tehát arányosan kell elosztani a különböző kategóriákba tartozó úthasználók között.

3.3 Az Európai Bizottság azt is javasolja még, hogy a díj egy része fedezze majd az olyan balesetekkel kapcsolatos költségeket, melyeket nem fizetnek vissza a biztosítók. Bár elvi szempontból helytálló ez a javaslat is, az EGSzB véleménye az, hogy gyakorlatban igen nehéz feladat lenne majd az olyan közvetett költségek kiszámítása, mint a kártérítések összege. A jelenlegi gyakorlatból az derül ki, hogy a biztosítótársaságok ritkán térítik meg például a társadalombiztosítási költségeket.

Az EGSzB szerint csak egy, a balesetek okait kutató tanulmány elvégzése után lehet a közúti balesetek költségeivel kapcsolatban álláspontot kialakítani. Ezzel kapcsolatban utal az EGSzB az Európai Bizottság „A közúti balesetek áldozatainak felére való csökkentése 2010-re” c. közleménye kapcsán közölt véleményére<sup>(1)</sup>.

3.4 Az EGSzB szerint helytelen az, hogy a tagállamok a torlódási paramétereket is felvehetik azon tényezők közé, melyek alapján az infrastruktúrahazsnálati díjakat kiszámítják, nem csak azért, mert a „torlódás” nincs definiálva, hanem azért sem, mert a torlódást nagyrészt a személygépkocsi-forgalom okozza.

3.5 Az EGSzB egyetért a bizottsági javaslatnak azzal az alapelvevel, hogy a módosított irányelv bevezetése összességében ne növelje a közúti szállítmányozói szektorra nehezedő pénzügyi terheket. Ugyanakkor úgy véli, hogy a gépjárműadó csökkentése vagy eltörlése nem lesz elegendő az adósemlegesség biztosításához. Ugyancsak logikus lenne mérlegelni a dízelolaj fogyasztási adójának csökkentését.

3.6 Azzal is egyetért az EGSzB, hogy módjukban áll a tagállamoknak más díjszabást alkalmazni környezetbarát járművekkel járó felhasználók (EURO-szabvány) esetén és figyelembe venni azt, hogy egy jármű mennyire rongálja az utakat.

3.7 Végezetül az EGSzB teljes meggyőződéssel támogatja az Európai Bizottságnak azt a szándékát, hogy egységes infrastruktúrahazsnálati díjszabást hozzon létre, ilyen módon vetve véget a már létező sokféle díjkivetési és díjszabási rendszernek.

### 4. Összefoglalás és következtetések

4.1 Az EGSzB nagyra értékeli az Európai Bizottságnak azt a kezdeményezését, hogy a „felhasználó fizet” elvet a gyakorlatba szándékozik ültetni az infrastruktúrahazsnálati kapcsolatos költségeket illetően.

4.2 Az EGSzB úgy véli, hogy az Európai Bizottság kissé talán túl ambiciózus, amikor arra törekszik, hogy az 1999/62/EK irányelv módosítására tett javaslatával egyszerre túl sok különböző problémát oldjon meg.

<sup>(1)</sup> EGSzB-velemény, HL C 80., 2004.3.30., 77. o.

4.3 Az EGSzB a fehér könyvvel kapcsolatos véleményében (COM(1998) 466 végleges) kifejtette, hogy a „felhasználó fizet” elve csak a különböző költségvetések viszonylagos értékének tanulmányozása után ültethető gyakorlatba, és akkor, ha minden szállítási ágazat számára azonosak a feltételek.

4.4 Az Európai Bizottság egyik vezérelve az, hogy az infrastruktúrahaználási díj bevezetése nem eredményezheti új és/vagy magasabb adók kivetését. Ezért azt javasolja, hogy álljon módjában a tagállamoknak kártérítésül teljesen vagy részben eltörölni az éves gépjárműadót. Az EGSzB rávilágít arra, hogy már sok ország az EU által jelenleg minimumként javasolt összeget vagy az alatti szabott meg és ezért az ilyen módon adható kártérítés nem elegendő. Adósemlegesség csak a dízelolaj fogyasztási adójának csökkentése révén biztosítható, ott ahol erre szükség van.

4.5 Az EGSzB ugyancsak felhívja a figyelmet arra, hogy a jelenlegi sokszínű nemzeti rendelkezések és díjfizetési rendszerek továbbra is érvényben maradnának, ami tehát azt jelentené, hogy az Európai Bizottság nem érné el azt a célját, hogy egységes infrastruktúrahaználási díjszabást hozzon létre.

4.6 Az EGSzB úgy véli, hogy az Európai Bizottság nem következetes, amikor egyrészt amellel érvel, hogy le kell szállítani a tehergépjárművekre kivetendő díjak alsó súlyhatárát 3,5 tonnára, másrészt bár javaslatába felveszi fontos tényezőként a torlódási, a közúti baleseti és környezetvédelmi költségeket is, de ugyanakkor a személygépjárművekre, melyek az utóbbi költségek nagy részét okozzák, nem terjeszti ki a használati díjakat.

4.7 Az Európai Bizottság javaslatában közvetlen módon összeköti a bevezetendő használati díjat az infrastruktúra karbantartásába való befektetésekkel. A bevételeknek valamilyen módon vissza kell jutniuk abba a szektorba, ahonnan származnak és a cél nem az, hogy az államkasszát gyarapítsák. Az EGSzB támogatja az Európai Bizottságnak ezt a törekvését.

4.8 Az Európai Bizottság úgy érvel, hogy az úthasználati díjak beszedését a lényeges közúti infrastruktúrahálózat építésének, működtetésének, karbantartásának és fejlesztésének költ-

ségeivel kell összekapcsolni. Csak azok az infrastruktúraépítési költségek számítanak majd ide, amelyek új infrastruktúrák építése során keletkeznek. Új infrastruktúrának a 15 évesnél újabbak számítanak. Az EGSzB támogatja ezt a korrekt hozzáállást, mert így megelőzhető, hogy olyan, már létező infrastruktúrákra ne használják fel a befolyt díjakat, melyek költségei már ki lettek fizetve.

4.9 Az Európai Bizottság úgy érvel, hogy nagyon szigorú feltételek mellett a díjak összegét 25 %-kal meg lehet emelni abban az esetben, ha csak ilyen módon finanszírozható egy ugyanahhoz a közlekedési folyosóhoz vagy egy ugyanahhoz a közlekedés szempontjából kényes körzethez tartozó, európai fontosságú infrastruktúrába való befektetés. Az EGSzB úgy gondolja, hogy ezzel a lehetőséggel csak igen mértékletesen szabad élni és egyik közlekedési infrastruktúrát sem szabad kizárni. Ilyen esetben a befolyt összegeket egy közösségi számlára kell utalni a projekt befejezéséig.

4.10 Az EGSzB ugyancsak támogatja azt, hogy a javaslat kiterjed például a következő területekre is: a transz-európai hálózat (TEN); az autópályák közvetlen közelében lévő elsőrendű útvonalak egy része; olyan másodrendű útvonalak, melyek nem számítanak életfontosságúnak a belső piac zökkenőmentes működéséhez és nem képezik tárgyát ennek az irányelvnek. Valamint azt a javaslatot is, hogy minden tagállamban jöjjön létre egy olyan független infrastruktúraellenőrző szerv, mely ellenőrzi a költségeket, valamint a használati díjakból és adókból befolyó bevételekkel való gazdálkodást.

4.11 Végül az EGSzB szerint helytelen az, hogy a torlódási, közúti baleseti és környezetvédelmi költségek is szerepelnek ebben az irányelvben, mivel az irányelv nem terjed ki a személygépkocsikra, arra a gépjármű-kategóriára, amely ezeknek az utóbbi az utóbbi költségeknek a nagy részét okozza, továbbá azért, mert a közúti balesetek okainak elemzésére sem készült tanulmány, és „az érzékeny területek” fogalma sem lett tisztázva.

Brüsszel, 2004. június 3.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke

Roger BRIESCH

## FÜGGELÉK

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéhez**

A következő módosításokat, amelyek esetén a tagok legalább egynegyede igennel szavazott, a többség leszavazta (Belső Szabályzat, 39.2. paragrafus).

**2.3., 2.4., 2.5., 2.6., 2.7. és 2.8. pont**

Törlendő és a következő szöveggel helyettesítendő:

„2.3. Az EGSzB úgy véli, hogy az Európai Bizottság nem elég ambiciózus: Egy igazságos és hatékony díjszabási rendszernek számításba kell vennie a közúti infrastruktúra építési és karbantartási költségeit, valamint a használatával kapcsolatos környezetvédelmi és szociális kiadásokat. Az utóbbi kettő egyrészt a levegőszennyeződéésre és a zajártalomra utal, valamint ezeknek a környezetre és az emberek egészségére való hatására, másrészt a forgalomtorlódással és a közúti balesetekkel kapcsolatos költségekre. Mindezeket a költségeket tudományos módszerekkel kell kiértékelni. Ezért az irányelvnek létre kell hoznia egy közös módszertant és ütemtervet a tagállamok részére, hogy minden külső tényező költsége bekerüljön a számításokba az úthasználati díjak meghatározásakor. Azoknak a tagállamoknak, melyek már elvégezték ezeket a számításokat, azonnal meg kell engedni a díjak bevezetését. Továbbá a külső közlekedési költségek belső költségekként való kezelése javítja majd a piaci hatékonyságot, versenyképesebbé teszi az EU gazdaságát, valamint a környezetszennyeződés és a forgalomtorlódás csökkenéséhez vezet.”

**Indoklás**

Minden költséget bele szándékozunk venni az úthasználati díjba, egyrészt a befektetési és a karbantartási költségeket, másrészt az olyan további költségeket, mint a környezetvédelmi és szociális kiadások. Néhány tagállam már elvégezte azokat a számításokat, melyek lehetővé teszik, hogy kiszámíthassa ezeket a költségeket. Továbbá az Európai Bizottság által finanszírozott UNITE tanulmányban megvizsgálták a rendelkezésre álló adatokat, és azt a következtetést vonták le, hogy bár még nincs teljes egyetértés a helyes értékeket illetően, de az alapvető költségtételek és a módszertan elég széles körben elfogadottak. Miért van arra szükség, hogy mindezeket a költségeket is beszámítsuk? Mert úgy gondoljuk, hogy az EU törvényhozásban is alkalmaznunk kell azt az elvet, hogy a felhasználó és a szennyeződést okozó fél fizessen.

**A szavazás eredménye:**

Igen: 77

Nem: 86

Tartózkodás: 9

**2.12. pont**

Az utolsó két mondat törlendő és a következő szöveggel helyettesítendő:

„Az EGSzB úgy véli, hogy ezt az állásfoglalást ki kell terjeszteni az egész közlekedési infrastruktúrára. A bevételeket nem a közúti közlekedésre kell fordítani, hanem fenntartható közlekedési alternatívák finanszírozására és a közúti közlekedési szektorban dolgozóakra vonatkozó szociális törvények gyakorlati alkalmazásának elősegítésére.”

**Indoklás**

A bevételeknek a közúti közlekedésre való fordítása egyértelműen a közpénzek felhasználásának nem a legjobb módja lenne, és nem járulna hozzá egy fenntarthatóbb közlekedési rendszer létrehozásához, mint ahogyan azt az Európai Bizottság 2001-es, közös közlekedéspolitikával foglalkozó fehér könyve előírja.

**A szavazás eredménye:**

Igen: 86

Nem: 89

Tartózkodás: 9

**2.13. pont**

Az utolsó két mondat törlendő és a következő szöveggel helyettesítendő:

„Az EGSzB úgy véli, hogy bizonyos kényes helyzetben levő régiók esetén a díjak összegének 25 %-kal való megemlése messze nem lesz elegendő. Ezért azt javasolja, hogy olyan mértékben legyenek emelhetők a díjak, hogy azok a kényes helyzetben lévő régiók infrastruktúrájának költségeit is fedezzék.”

**Indoklás**

Magáért beszél a javaslat.

**A szavazás eredménye:**

Igen: 86

Nem: 99

Tartózkodás: 6

**3.1. pont**

A következőképpen módosítandó:

„3.1 Az Európai Bizottság összeköti javaslatában az úthasználati díjak beszedését a lényeges közúti infrastruktúrahálózat építésének, működtetésének, karbantartásának és fejlesztésének költségeivel. Csak azok az infrastruktúraépítési költségek számítanak majd ide, amelyek új infrastruktúrák építése során keletkeznek. Ez alatt az Európai Bizottság azokat az infrastruktúrákat érti, melyek 15 évesnél újabbak. ~~Ilyen módon az Európai Bizottság azt akarja megelőzni, hogy már létező infrastruktúrák is, melyek költségei már ki lettek fizetve, az irányelv hatálya alá essenek. Az EGSzB ezt a feltételt nagyon korrektnek tartja, és úgy gondolja, hogy ez a helyes hozzáállás.~~ Ugyanakkor az útépitési projekteket hosszabb távon finanszírozzák. Egy ilyen rövid leírási időszak megszabása a múltban befejezett projektek költségeinek a nagy részét kizárja és ilyen módon meghamisítja a költség-elemzés eredményeit. Ezért az EGSzB úgy véli, hogy a tagállamoknak meg kellene engedni, hogy beszámítsák az építési költségeket, attól függetlenül, hogy mikor épült az úthálózat, és hogy milyen feltételek mellett finanszírozták azt.”

**Indoklás**

Nem minden 15 évnél régebben épített infrastruktúra befektetési költségét sikerült fedezni.

**A szavazás eredménye:**

Igen: 84

Nem: 100

Tartózkodás: 1

**3.2., 3.3., 3.4. és 3.5. pont**

Törlendő.

**Indoklás**

Ha egyetértünk a külső közlekedési költségek belső költségekként való kezelésével, akkor nem fogadhatjuk el ezeknek a bekezdéseknek a tartalmát.

**A szavazás eredménye:**

Igen: 89

Nem: 93

Tartózkodás: 3

**4.2. pont**

Törlendő és a következővel helyettesítendő:

„4.2 Az EGSzB azon az állásponton van, hogy az Európai Bizottság elmulasztott egy tudományos módszereken alapuló közös módszertant és ütemtervet létrehozni a tagállamok részére, hogy minden külső tényező költsége bekerüljön az úthasználati díjak kiszámításakor.”

**Indoklás**

Véleményünk szerint az Európai Bizottság eléggé ambiciózus.

**A szavazás eredménye:**

Igen: 89

Nem: 93

Tartózkodás: 3

**4.6. pont**

Törlendő és a következővel helyettesítendő:

„4.6 Az EGSzB azon az állásponton van, hogy kereskedelmi célokra használt gépjárművek esetén is – melyeket például a futár és expressz szolgáltatást nyújtó cégek termékek szállítására használnak, és ez a 3,5 tonna alatti gépjárművekre is vonatkozik – kellene a felhasználónak fizetnie a használati díjat.”

**Indoklás**

Miért kezdünk el a rendelkezésnek a személygépkocsikra való kiterjesztéséről beszélni és hagyjuk ki eközben a futár- és expressz szolgáltatást nyújtó cégek 3,5 tonna alatti gépjárműveit, miközben egyébként éppen ezek okozzák a baleseteknek egy jelentős részét?

**A szavazás eredménye:**

Igen: 89

Nem: 93

Tartózkodás: 3

**4.7. pont**

Az első mondat utáni rész törlendő és a következő szöveggel helyettesítendő:

„A bevételeket nem pusztán a közúti közlekedésre kell fordítani. A bevételeket a fenntartható közlekedési alternatívák finanszírozására és a közúti közlekedési szektorban dolgozóakra vonatkozó szociális törvények gyakorlati alkalmazásának elősegítésére kell felhasználni.”

**Indoklás**

A 2.12. pont módosításainak megfelelően.

**A szavazás eredménye:**

Igen: 89

Nem: 93

Tartózkodás: 3

**4.8. pont**

Törlendő és a következővel helyettesítendő:

„4.8 Ezért az EGSzB úgy véli, hogy a tagállamoknak meg kellene engedni, hogy beszámítsák az építési költségeket, attól függetlenül, hogy mikor épült az úthálózat, és hogy milyen feltételek mellett finanszírozták azt, mivel a gyakorlatban az ilyen projekteket hosszú távon finanszírozzák.”

**Indoklás**

A 3.1. pont módosításainak megfelelően.

**A szavazás eredménye:**

Igen: 89

Nem: 93

Tartózkodás: 3

**4.9., 4.10. és 4.11. pont**

Törlendő.

**Indoklás**

A 3.2. és 3.4. pontban javasolt módosításoknak megfelelően.

**A szavazás eredménye:**

Igen: 89

Nem: 93

Tartózkodás: 3