



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

Brüsszel, 2025. október 15.
(OR. en)

2025/0188(COD)

PE-CONS 37/25

TRANS 350
ENV 782
FIN 1000
CODEC 1179

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE az 1999/62/EK irányelvnek a kibocsátásmentes nehézgépjárművek jelentősen csökkentett mértékű infrastruktúradíjait vagy használati díjait vagy az e díjak megfizetése alóli mentesítésüket lehetővé tévő időszak meghosszabbítása tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2025/... IRÁNYELVE

(...)

**az 1999/62/EK irányelvnek a kibocsátásmentes nehézgépjárművek
jelentősen csökkentett mértékű infrastruktúradíjait vagy használati díjait
vagy az e díjak megfizetése alóli mentesítésüket lehetővé tévő időszak
meghosszabbítása tekintetében történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke
(1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ 2025. szeptember 18-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

² Az Európai Parlament 2025. október 7-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) Az Unióban nyilvántartásba vett új kibocsátásmentes nehézgépjárművek száma a közelmúltban nőtt, de továbbra is túl alacsony a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i bizottsági közleményben a közlekedési ágazat számára meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek eléréséhez. A kibocsátásmentes nehézgépjárművek szélesebb körű elterjedésének egyik fő akadály a ilyen járművek beszerzésének magas kezdeti költsége. A kibocsátásmentes járművekbe való beruházás üzleti megalapozottságának erősítése azt jelenti, hogy törekedni kell a hagyományos járművekkel való költségparitásra. A teljes tulajdonlási költség a jármű beszerzésére irányuló kezdeti beruházásból és a jármű élettartama alatt felmerülő üzemeltetési költségekből áll. A hagyományos és a kibocsátásmentes járművek teljes tulajdonlási költsége közötti eltérés csökkenthető a kibocsátásmentes járművek üzemeltetési költségeinek csökkentése révén. Ezek a költségek magukban foglalják az útdíjakat is.

- (2) Az (EU) 2022/362 európai parlamenti és tanácsi irányelv³ többek között abban a tekintetben módosította az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet⁴, hogy lehetővé tette az útdíjaknak a járművek szén-dioxid-kibocsátása alapján történő megállapítását. Bevezette az infrastruktúra- és használati díjak differenciálásának és/vagy a szén-dioxid-kibocsátás külső költségei internalizálásának lehetőségét. Mindkét intézkedés érinti a járművek üzemeltetési költségeit. A díjak differenciálása csökkenti a kevésbé szennyező járművek üzemeltetési költségeit, míg a külsőköltség-díjak növelik a szennyezőbb járművek üzemeltetési költségeit. Mindkét intézkedés csökkenti a kibocsátásmentes és a hagyományos járművek teljes tulajdonlási költsége közötti eltérést. Mindkét intézkedés fontos a kibocsátásmentes járművekbe történő beruházás üzleti megalapozottságának növeléséhez.
- (3) Az 1999/62/EK irányelv 7ga. cikke (1) bekezdésének ötödik albekezdése jelenleg 2025. december 31-ig teszi lehetővé a tagállamok számára, hogy csökkentett mértékű infrastruktúra- vagy használati díjakat alkalmazzanak – anélkül, hogy az ilyen csökkentésekre felső határt szabnának –, vagy az ilyen díjak alóli teljes mentességet adjanak. A tagállamoknak ezt az (EU) 2022/362 irányelvvel bevezetett rendelkezést 2024. március 25-ig kellett átültetniük nemzeti jogukba. Ez az átültetési határidő nagyon rövid, két évnél rövidebb végrehajtási időszakot jelent, amely túl rövid ahhoz, hogy érdemben ösztönözze az új kibocsátásmentes nehézgépjárművek iránti keresletet. Ezért a végrehajtási időszakot meg kell hosszabbítani a kibocsátásmentes járművek szélesebb körű elterjedéséhez megfelelő feltételek megteremtése érdekében.

³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/362 irányelve (2022. február 24.) az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvnek a gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak tekintetében való módosításáról (HL L 69., 2022.3.4., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a járművekre egyes közúti infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (4) Az útdíjak differenciálása befolyásolja az új járművet vásárló fuvarozók beruházási döntéseit. Ezért hatással van az új nehézgépjárművek piacának keresleti oldalára. A nehézgépjármű-gyártók ugyanazon piac kínálati oldalát alkotják. Számukra az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵ 2030-ra 43 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték elérését tűzte ki. Bár az említett célérték eléréséhez a hatékony hagyományos járművek is hozzájárulnak, szükséges hozzá a kibocsátásmentes járművek szélesebb körű elterjedése is. Az első olyan év, amikor a gyártóknak el kell érniük ezt a célértéket, a 2030-as jelentéstételi időszak, amelynek határideje 2031. június 30.
- (5) Az egyértelmű és koherens jogi keret biztosítása, valamint a gépjárműiparban működő uniós vállalatoknak a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeik elérésében való támogatása érdekében a nehézgépjárművek piacának keresleti és kínálati oldalára vonatkozó intézkedések időzítését össze kell hangolni. Ezért 2031. június 30-ra kell halasztani azt a határidőt, ameddig a tagállamok jelentősen csökkentett mértékű infrastruktúra- vagy használati díjakat alkalmazhatnak, vagy mentesíthetik a kibocsátásmentes járműveket az ilyen díjak alól.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (6) A módosított rendelkezés opcionális jellege azt jelenti, hogy a tagállamok nem kötelesek átültetni ezt az irányelvet. Mindazonáltal haladéktalanul tájékoztatniuk kell a Bizottságot, amennyiben élnek azzal a lehetőséggel, hogy 2025. december 31. után a kibocsátásmentes járművek esetében jelentősen csökkentett mértékű infrastruktúradíjakat és használati díjakat vagy az e díjak megfizetése alóli mentességet biztosítsanak,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/62/EK irányelv 7ga. cikke (1) bekezdésének ötödik albekezdésében a „2025. december 31.” időpont helyébe a „2031. június 30.” időpont, a „2026. január 1.” időpont helyébe pedig a „2031. július 1.” időpont lép.

2. cikk

A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot az ezen irányelv alapján meghozott intézkedésekről.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ..., ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök
