



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

Brüsszel, 2026. október 14.
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy:	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE az 1999/62/EK irányelvnek a nehézgépjárművekre kivetett díjak szén-dioxid- kibocsátásuk alapján történő differenciálása, valamint egyes rendelkezések egyértelműsítése és egyszerűsítése tekintetében történő módosításáról
--------	--

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2026/... IRÁNYELVE

(…)

az 1999/62/EK irányelvnek a nehézgépjárművekre kivetett díjak szén-dioxid- kibocsátásuk alapján történő differenciálása, valamint egyes rendelkezések egyértelműsítése és egyszerűsítése 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 véleményeire¹,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ HL C, C/2023/874, 2023.12.8., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> és HL C, C/2026/880, 2026.2.27., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Az Európai Parlament 2026. október 7-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) Az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet³ módosító (EU) 2022/362 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴ megerősítette „a szennyező fizet” és „a felhasználó fizet” elvet azáltal, hogy egyes járművekre bevezette a szén-dioxid-kibocsátásukon alapuló kötelező díjszabást, amelynek megvalósítási módja vagy az infrastruktúra díjaknak és használati díjaknak a járművek szén-dioxid-kibocsátása szerinti differenciálásában, vagy a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külsőköltség-díj alkalmazásában áll.

³ 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 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>).

- (2) Helyénvaló egyértelművé tenni és egyszerűsíteni az 1999/62/EK irányelv egyes rendelkezéseit, hogy azok tükrözzék az (EU) 2024/1610 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁵ bevezetett, az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁶ vonatkozó módosításokat, valamint az (EU) 2022/1379 bizottsági rendelettel⁷ bevezetett, az (EU) 2017/2400 bizottsági rendeletre⁸ vonatkozó módosításokat.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1610 rendelete (2024. május 14.) az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások szigorítása és a jelentéstételi kötelezettségek beillesztése tekintetében történő módosításáról, az (EU) 2018/858 rendeletet módosításáról, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1610, 2024.6.6., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ 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>).

⁷ A Bizottság (EU) 2022/1379 rendelete (2022. július 5.) az (EU) 2017/2400 rendeletnek a közepes és nehéz tehergépjárművek és nehéz autóbuszok CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása, valamint az elektromos járművek és egyéb új technológiák bevezetése tekintetében történő módosításáról (HL L 212., 2022.8.12., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete (2017. december 12.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és az 582/2011/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 349., 2017.12.29., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

(3) Ezen irányelvben egyértelműen meg kell határozni az egyes járműalcsoportok esetében az úthasználati díjak szén-dioxid-kibocsátáson alapuló differenciálására vonatkozó kötelezettség alkalmazásának kezdőnapját. Ezen irányelvben ezért következetesen hivatkozni kell az egyes járműalcsoportok tekintetében az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdésével összhangban elfogadott szén-dioxid-referenciakibocsátások közzétételére. Ezen irányelvben továbbá elegendő végrehajtási időt kell biztosítani a nemzeti hatóságok és az útdíjszedési szolgáltatók számára ahhoz, hogy az említett járműalcsoportok járműveit besorolják a szén-dioxid-kibocsátási osztályokba. A tagállamok számára a szén-dioxid-referenciakibocsátásuk közzétételét követően legalább 12 hónapot kell biztosítani az új járműalcsoportokra vonatkozó úthasználati díjak differenciálásának bevezetésére. A kiszámíthatóság és az egyszerűsítés érdekében az ilyen differenciálást mindig vagy az új járműalcsoportokra vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátás közzétételének évét követő év július 1-jétől kell alkalmazni, ha az említett közzétételre július 1. előtt került sor, vagy a közzététel évét követő második év január 1-jétől, ha az új járműalcsoportokra vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátás közzétételére július 1-jén vagy azt követően került sor. Az eredetileg az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó járműalcsoportokat illetően az úthasználati díjak differenciálására vonatkozó kötelezettség 2023. május 13. óta – azaz az (EU) 2021/781 bizottsági végrehajtási határozat⁹ kihirdetésének napját két évvel követő naptól kezdődően – alkalmazandó.

⁹ A Bizottság (EU) 2021/781 végrehajtási határozata (2021. május 10.) az egyes gyártók bizonyos szén-dioxid-kibocsátási értékeit, az Unióban nyilvántartásba vett összes új nehézgépjármű átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását és a szén-dioxid-referenciakibocsátásokat tartalmazó listának az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti, a 2019. évi beszámolási időszak tekintetében történő közzétételéről (HL L 167., 2021.5.12., 47. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) Ezen irányelvben egyértelműen meg kell határozni a szén-dioxid-referenciakibocsátás (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikke (2) bekezdése alapján elfogadott kiigazításának alkalmazási kezdőnapját. A tagállamok számára legalább 12 hónapot kell biztosítani a kiigazított szén-dioxid-referenciakibocsátás bevezetésére. A kiszámíthatóság és az egyszerűsítés érdekében a kiigazított szén-dioxid-referenciakibocsátást mindig vagy a közzétételének évét követő év július 1-jétől kell alkalmazni, ha az említett közzétételre július 1. előtt került sor, vagy a közzétételének évét követő második év január 1-jétől, ha az említett közzétételre július 1-jén vagy azt követően került sor. Az (EU) 2025/2545 bizottsági végrehajtási rendelet¹⁰ azonban kiigazította a szén-dioxid-referenciakibocsátást a 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoport esetében a 2025. év beszámolási időszakától kezdődő alkalmazással. Az (EU) 2022/362 irányelv által bevezetett „kibocsátáscsökkentési pályagörbe” fogalommeghatározása előírja, hogy a kiigazított értékek az azokat tartalmazó jogi aktus alkalmazásának kezdőnapját követően kezdődő beszámolási időszaktól alkalmazandók. Ezek az értékek ezért 2026. július 1-jétől alkalmazandók, és a jogbiztonság biztosítása érdekében a 2026. július 1-jei dátumot mint az alkalmazás kezdőnapját kifejezetten fenn kell tartani.

¹⁰ A Bizottság (EU) 2025/2545 végrehajtási rendelete (2025. december 15.) az (EU) 2025/2335 végrehajtási rendeletnek a kiigazított szén-dioxid-referenciakibocsátás meghatározása és a reprezentatív járművek meghatározására szolgáló módszertan megállapítása tekintetében történő módosításáról (HL L, 2025/2545, 2025.12.16., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) Ezen irányelvben meg kell őrizni a „kibocsátáscsökkentési pályagörbének” az (EU) 2022/362 irányelvvel bevezetett, a 1999/62/EK irányelvben szereplő fogalommeghatározása szerinti jelentését. Az (EU) 2024/1610 rendelet módosította az (EU) 2019/1242 rendeletet azáltal, hogy 2030-ra 43 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéket vezetett be. Az említett a változás a kibocsátáscsökkentési pályagörbének az 1999/62/EK irányelvben a 2030-as évvel bezárólag meghatározott gradiensét érinti. A szén-dioxid-kibocsátási osztályok egyes küszöbértékei 2030-ig bezárólag ezért szigorúbbak, mint a 2031-re és a későbbi évekre vonatkozóan meghatározott küszöbértékek. A kibocsátáscsökkentési pályagörbe megváltozott alakja azonban az (EU) 2024/1610 rendelet elfogadásának egy nem kívánt következménye volt. A kibocsátáscsökkentési pályagörbe eredeti alakját ezért vissza kell állítani az 1999/62/EK irányelvnek a 2030-ra 30 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéket meghatározó módosítása útján. E változás alkalmazásának a megkezdéséig lehetséges az, hogy egyes járműveket a 2030-ra kitűzött 43 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéken alapuló kibocsátáscsökkentési pályagörbe alkalmazásával sorolnak majd be egy adott szén-dioxid-kibocsátási osztályba. Az ezen irányelv hatálybalépését követően szén-dioxid-kibocsátási osztályba sorolt járművekkel való egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a tagállamoknak a 2030-ra vonatkozó 30 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéken alapuló kibocsátáscsökkentési pályagörbe alkalmazásával át kell sorolniuk a 43 %-os célértéken alapulóan besorolást kapott járműveket. Annak biztosítása érdekében, hogy a járművek mindig ugyanabba a szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozzanak – függetlenül attól, hogy az Unión belül hol közlekednek –, a tagállamoknak az említett átsorolást ugyanazon naptól – nevezetesen az ezen irányelv átültetésére meghatározott legkésőbbi naptól – kezdődően kell alkalmazniuk.

- (6) Ezen irányelvben egyértelműen meg kell határozni, hogyan kell szén-dioxid-kibocsátási osztályokba besorolni azokat a járműveket, amelyeket (EU) 2017/2400 rendeletben meghatározott ügyfél-információs dokumentum kísér, és amelyeket első alkalommal a kibocsátáscsökkentési pályagörbe kezdőnapja előtt vettek nyilvántartásba. Az (EU) 2019/1242 rendeletben meghatározott azon járműalcsoportok esetében, amelyek referencia-időszaka a 2021-es vagy a 2025-ös év, eltérés van a kibocsátáscsökkentési pályagörbe kezdőnapja és azon határidő között, ameddig a gyártóknak az új járművekhez az (EU) 2017/2400 rendelettel összhangban kiadott ügyfél-információs dokumentumot mellékelniük kell. Valamely járműalcsoport kibocsátáscsökkentési pályagörbéjének kezdőnapja az adott járműalcsoportra vonatkozó, az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletében meghatározott referencia-időszak első napja. Az (EU) 2017/2400 rendelet határozza meg azt a határidőt, amelyen belül a gyártóknak a járműalcsoport új járműveihez ügyfél-információs dokumentumot kell mellékelniük. Az említett járműalcsoportok esetében a gyártók tekintetében fennálló, az ügyfél-információs dokumentum kiadására vonatkozó határidő megelőzi a kibocsátáscsökkentési pályagörbe kezdőnapját. Az 1999/62/EK irányelv nem tünteti fel, hogyan kell szén-dioxid-kibocsátási osztályokba besorolni azon járműveket, amelyeket első alkalommal a kibocsátáscsökkentési pályagörbe kezdőnapja előtt vettek nyilvántartásba. A tagállamoknak a járműveket be kell sorolniuk valamely szén-dioxid-kibocsátási osztályba, amennyiben a jármű szén-dioxid-kibocsátását a tulajdonos ügyfél-információs dokumentum alapján igazolni tudja. A szén-dioxid-kibocsátási osztályoknak a kibocsátáscsökkentési pályagörbe kezdőnapja előtti küszöbértékei a kibocsátáscsökkentési pályagörbe első évének küszöbértékei.

- (7) Ezen irányelvben egyértelművé kell tenni, hogy a különleges felépítményű gépjárműveket hogyan kell szén-dioxid-kibocsátási osztályokba sorolni. Az (EU) 2019/1242 rendelet megkülönbözteti a különleges felépítményű – például a hulladékgyűjtésre vagy építési munkákhoz használt –járműveket az egyéb típusú járművektől. Ezen járművek a nehézgépjármű-ágazat kibocsátásának mintegy 2 %-áért felelősek, és főként városokban közlekednek. Az (EU) 2024/1610 rendelet elfogadását követően a különleges felépítményű gépjárműveket kizárólag az első nyilvántartásba vételüket követően azonosítják ilyenként. Az új járműre vonatkozó ügyfél-információs dokumentumból tehát nem derül ki, hogy a jármű különleges felépítményű-e. A különleges felépítményű gépjárművek így nem ismerhetők el a különleges felépítményű gépjárművek egyik alcsoportjába tartozóként, ha már valamely szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartoznak. Objektív és gyakorlati okokból a különleges felépítményű járműveket az 1999/62/EK irányelv alkalmazásában a megfelelő nem különleges felépítményű járművek alcsoportjába tartozó járműveknek kell tekinteni.

- (8) Az utólagos átalakítás, amely általában a jármű műszaki jellemzőinek az első nyilvántartásba vételt követő módosítását jelenti – beleértve a fizikai vagy szoftveres változtatásokat is – elősegítheti a jármű kibocsátáscsökkentését, illetve befolyásolhatja kibocsátási teljesítményét. A meglévő jogi keret nem teszi lehetővé az utólagosan átalakított járművek szén-dioxid-kibocsátásának meghatározását. Annak érdekében, hogy az utólagosan átalakított járművek az utólagos átalakítási folyamat hatásának figyelembevételével szén-dioxid-kibocsátási osztályokba sorolhatók legyenek, a Bizottságnak értékelnie kell az utólagosan átalakított járművek szén-dioxid-kibocsátásának meghatározására vonatkozó lehetőségeket – tekintetbe véve az (EU) 2019/1242 rendelet alkalmazására és hatékonyságára gyakorolt lehetséges hatásokat –, és adott esetben az ezen irányelv módosítására irányuló javaslatot kell benyújtania. Az utólagosan átalakított járművek szén-dioxid-kibocsátásának meghatározására vonatkozó említett általános szabályok hiányában ezen irányelvben egyértelművé kell tenni, hogy az utólagosan átalakított kibocsátásmentes járműveket hogyan kell szén-dioxid-kibocsátási osztályokba sorolni. Az (EU) 2019/1242 rendelet célértékeket határoz meg a gyártók számára az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére. Az említett rendelet értelmében a gyártók számára különösen a kibocsátásmentes járművek forgalomba hozatala előnyös. Az 1999/62/EK irányelv az 5. szén-dioxid-kibocsátási osztálynak megfelelő csökkentett infrastruktúra díjak és használati díjak biztosításával támogatja az ilyen járművek iránti keresletet. A kibocsátásmentes járműveknek azonban jelenleg az a hátrányuk, hogy hatótávolságuk kisebb, mint a hagyományos járműveké.

A jármű hatótávolságának növelése érdekében a kibocsátásmentes járművek utólagosan átalakíthatók oly módon, hogy az akkumulátortelepet üzemanyag-generátorral helyettesítik. Az ilyen utólagosan átalakított járművek így hibrid járművek lesznek. Az 1999/62/EK irányelv értelmében a járműveket a gyártók által a jármű első nyilvántartásba vétele előtt készített jármű-dokumentáció alapján sorolják szén-dioxid-kibocsátási osztályokba. Ez azt jelenti, hogy a jelenlegi jogszabályi keret értelmében az ilyen utólagosan átalakított járművekre – annak ellenére, hogy azok üzemanyag-generátort használnak – az 5. szén-dioxid-kibocsátási osztálynak megfelelően továbbra is csökkentett díjak vonatkoznának. Ezen kedvezmény fenntartása azonban torzítja a közúti áru fuvarozási piacot az utólagos átalakításon át nem esett kibocsátásmentes járműveket üzemeltetők hátrányára, és nem tükrözi az (EU) 2019/1242 rendelet alkalmazásában az ilyen átalakított járművek élettartama során bekövetkező tényleges kibocsátáscsökkentést. Annak érdekében, hogy valamennyi jármű szén-dioxid-kibocsátási osztályokba való besorolása az (EU) 2017/2400 rendeletben említett szimulációs eszköz (a jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz – VECTO) eredményei alapján történjen, az üzemanyaggal működő motorral utólagosan felszerelt kibocsátásmentes járműveket az 1999/62/EK irányelv értelmében az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozóként kell kezelni.

- (9) Ezen irányelvben egyértelművé kell tenni, hogy a vegyes üzemű járműveket hogyan kell szén-dioxid-kibocsátási osztályokba sorolni. Az (EU) 2017/2400 rendelet azt követeli meg a gyártóktól, hogy 2024. január 1-jétől kezdődően adjanak ki ügyfél-információs dokumentumot a vegyes üzemű járművekre vonatkozóan. Egyes vegyes üzemű járműveket azonban ezen időpont előtt, ügyfél-információs dokumentum nélkül vettek nyilvántartásba. Az ezen időpont előtt első alkalommal nyilvántartásba vett járművek így nem lehetnek élvezői a kedvezőbb úthasználati díjaknak, és versenyhátrányba kerülhetnek a később nyilvántartásba vett hasonló járművekhez képest. A gyártóknak lehetőségük van a már nyilvántartásba vett járművek szén-dioxid-kibocsátásának meghatározása egy olyan új szimuláció elvégzésével, amely figyelembe veszi az (EU) 2017/2400 rendelet legújabb követelményeit. A tagállamoknak e szimulációk eredményét el kell fogadniuk a jármű szén-dioxid-kibocsátásának igazolásaként. A Bizottságnak felügyelnie kell az említett lehetőség gyártók általi alkalmazását annak érdekében, hogy megakadályozza a nem engedélyezett szimulációs eredmények felhasználását. Azon gyártóknak tehát, amelyek úgy döntenek, hogy alkalmazzák az említett lehetőséget, értesíteniük kell a Bizottságot ezen szándékukról. A tagállamok csak akkor fogadhatják el az ilyen szimulációs eredményeket tartalmazó dokumentumot, amennyiben az közvetlenül a gyártótól származik digitális formátumban – mivel az kevésbé van kitéve a csalás kockázatának –, és ha a Bizottságnak az adott gyártónak címzett határozata kedvező.

- (10) Az 1999/62/EK irányelv úgy rendelkezik, hogy annak hatályát ki kell terjeszteni az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá tartozó, de az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá még nem tartozó járműalcsoporthoz. Az (EU) 2024/1610 rendelet azonban kiterjesztette az (EU) 2019/1242 rendelet hatályát, hogy az megfeleljen az (EU) 2017/2400 rendelet hatályának. Az 1999/62/EK irányelv vonatkozó rendelkezései ezért elavulttá váltak, és azokat az irányelv szövegének egyszerűsítése érdekében el kell hagyni.
- (11) Az (EU) 2022/362 irányelv a közúti közlekedés szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez való hozzájárulásként bevezette a járművekre vonatkozó infrastruktúradíjnak és a használati díjnak a szén-dioxid-kibocsátási osztályuk szerinti differenciálását. A kibocsátásmentes járművek elterjedésének előmozdítása érdekében a tagállamok ideiglenesen mentesíthették a kibocsátásmentes járműveket az úthasználati díjak alól. Ezen intézkedés kiegészítéseként a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az infrastruktúradíjak vagy a használati díjak tekintetében megfelelő csökkentést biztosítsanak az alacsony kibocsátású járművek számára. A kibocsátásmentes járművek és az alacsony kibocsátású járművek iránti keresletet támogató intézkedések egymást kiegészítő jellegének biztosítása érdekében ezt a lehetőséget csak a kibocsátásmentes járművekre alkalmazott intézkedésekkel együtt lehet biztosítani, és 2031. június 30. után a megállapított maximális 50 %-os csökkentés szintjére kell korlátozni.

- (12) A hatékony pótkocsik ugyan képesek a hagyományos járművek szén-dioxid-kibocsátását csökkenteni és a járművek hatótávolságát növelni, ezen irányelv nem biztosít jogalapot a tagállamok számára ahhoz, hogy az úthasználati díjak meghatározásakor figyelembe vegyék a pótkocsik jellemzőit. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia az úthasználati díjak pótkocsik jellemzőin alapuló differenciálásának megvalósítási lehetőségeit. Ezeknek a megvalósítási lehetőségeknek olyannak kell lenniük, hogy csak minimális erőfeszítést követeljenek meg a fuvarozóktól, és költséghatékony módon beépíthetők legyenek a meglévő úthasználati díj-rendszerekbe. A Bizottságnak figyelembe kell vennie a piacon elérhető különböző technológiákat és berendezéseket, beleértve a meglévő pótkocsiflották utólagos átalakítását, valamint az e technológiák és berendezések használatából eredő teljes energiacsökkentést. A Bizottságnak megfelelően figyelembe kell vennie az említett területen folytatott kísérleti projektek eredményeit, valamint az adminisztratív terhekkel, a működési korlátokkal, a piacon elérhető technológiák gazdasági paramétereivel és a költséghatékonsággal kapcsolatos megfontolásokat.

- (13) A tagállamok közötti, a járműosztályozási paraméterekkel kapcsolatos adatcserére vonatkozó együttműködési mechanizmusok egyszerűsíthetők az adminisztratív folyamatokat és megkönnyíthetik a kölcsönös elismerést. A Bizottságnak ezért szakértői csoport keretében össze kell hangolnia a munkát a bevált gyakorlatok azonosításának és cseréjük előmozdításának, valamint a közös megközelítésre vonatkozó javaslatok megfogalmazásának érdekében. Ezen munka keretében értékelni kell a meglévő harmonizált adatkezelési mechanizmusok – például az elektronikus járműmegfelelőségi nyilatkozat, az (EU) 2019/520 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹¹ szerinti információcsere, valamint a gépjármű-nyilvántartási adatokra vonatkozó információcsere – alkalmazásának megfelelőségét.
- (14) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási osztályokba történő besorolására, valamint az ennek megfelelően változó infrastruktúradíjakra és használati díjakra vonatkozó szabályok Unió-szerte következetes alkalmazásának biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban terjedelmük és hatásuk miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (15) Az 1999/62/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/520 irányelve (2019. március 19.) az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az útdíjfizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 91., 2019.3.29., 45. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

1. cikk

Az 1999/62/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

a) a 28. pont helyébe a következő szöveg lép:

„28. »nehézgépjármű szén-dioxid-kibocsátása«: nehéz tehergépjármű esetében a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás (gCO₂/tkm) vagy autóbusz esetében pedig a fajlagos szén-dioxid-kibocsátás (gCO₂/utkm), az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet* IV. mellékletének II. részében meghatározott ügyfél-információs dokumentumban megadottak szerint;

* A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete (2017. december 12.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és az 582/2011/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 349., 2017.12.29., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).”;

b) a 29. pont a) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„a) az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet* 3. cikke 11. pontjának a) vagy b) alpontjában említett nehézgépjármű; vagy

* 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>).”;

c) a 30. pont helyébe a következő szöveg lép:

„30. »alacsony kibocsátású nehézgépjármű«: az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 12. pontjában meghatározott alacsony kibocsátású nehézgépjármű;”

d) a 35. pont helyébe a következő szöveg lép:

„35. »járműcsoport«: az (EU) 2017/2400 rendelet 4. cikkének első bekezdésében említett járműcsoport;”

e) a 37. pont helyébe a következő szöveg lép:

„37. valamely járműalcsoporthoz (sg) »kibocsátáscsökkentési pályagörbéje«: a nehéz tehergépjárművekre ($ET_{sg,Y}$) vagy az autóbuszokra ($ETp_{sg,Y}$) vonatkozó, az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 5.1.2.1. pontjával összhangban meghatározott és a következőképpen kiigazított szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési pályagörbe:

- a) az $Y \leq 2030$ évek tekintetében a 2030-ra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték ($rf_{sg,Y}$ vagy $rfp_{sg,Y}$, ahol $Y = 2030$) 30 %; és
- b) az $Y > 2030$ évek tekintetében a céltényező ($RET_{sg,Y}$ vagy $RETp_{sg,Y}$) 0,7;”

f) a 38. pont helyébe a következő szöveg lép:

„38. »szén-dioxid-referenciakibocsátás«: az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 1. pontjában meghatározott szén-dioxid-referenciakibocsátás;”.

2. A 2. cikk (2) bekezdése bevezető fordulata helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdés 3. pontjának alkalmazásában:”.

3. A 7ga. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok e cikkkel összhangban differenciálják a nehézgépjárművekre kivetendő infrastruktúradíjakat és használati díjakat.

A tagállamok ezt a differenciálást az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó járműalcsoportokra az említett járműalcsoportokra vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátásnak az említett rendelet 11. cikke (1) bekezdése szerinti közzétételét követően alkalmazzák. Az említett differenciálást vagy az adott közzététel évét követő év július 1-jétől kell alkalmazni, amennyiben a közzététel július 1-je előtt történt, vagy az adott közzététel évét követő második év január 1-jétől kell alkalmazni, amennyiben a közzététel július 1-jén vagy azt követően történt. A 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoportok esetében a tagállamok ezt a differenciálást azonban legkésőbb 2023. május 13-tól alkalmazzák.

A tagállamok az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerint kiigazított szén-dioxid-referenciakibocsátást vagy a kiigazított szén-dioxid-referenciakibocsátás közzétételének évét követő év július 1-jétől alkalmazzák, amennyiben az adott közzététel július 1-je előtt történt, vagy az adott közzététel évét követő második év január 1-jétől alkalmazzák, amennyiben a közzététel július 1-jén vagy azt követően történt. A 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoportok esetében azonban a tagállamok a 2026. július 1-jétől kiigazított szén-dioxid-referenciakibocsátásokat alkalmazzák.

Az e cikk (3) bekezdésében előírt díjcsökkentés sérelme nélkül a tagállamok 2022. március 24-től 2031. június 30-ig a kibocsátásmentes járművek tekintetében járműcsoporttól függetlenül csökkentett mértékű infrastruktúradíjakat vagy használati díjakat állapíthatnak meg, illetve mentességet biztosíthatnak az infrastruktúradíj vagy használati díj megfizetésének kötelezettsége alól. Ezen időszak alatt a tagállamok – feltéve, hogy a kibocsátásmentes járművek esetében mentességet biztosítanak az infrastruktúradíj vagy használati díj megfizetésének kötelezettsége alól – az alacsony kibocsátású járművek esetében alkalmazhatnak megfelelő infrastruktúradíj-csökkentést vagy használatidíj-csökkentést, amelyet az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozó járművek tekintetében az e cikk (2) bekezdésében meghatározott, alkalmazandó díj 75 %-ára kell korlátozni. 2031. július 1-jétől a kibocsátásmentes járművek esetében a csökkentéseket az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozó járművekre alkalmazandó díj 75 %-ára kell korlátozni. 2031. július 1-jétől az alacsony kibocsátású járművekre vonatkozó infrastruktúradíj-csökkentés vagy használatidíj-csökkentés csak akkor alkalmazható, ha a kibocsátásmentes járművek esetében nagyobb mértékű csökkentés van érvényben, és e csökkentés mértékét az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozó járművekre alkalmazandó díj 50 %-ára kell korlátozni.”;

b) a (2) bekezdés a következő albekezdésekkel egészül ki:

„A tagállamok biztosítják, hogy a 2030-ra vonatkozó 43 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéken alapuló kibocsátáscsökkentési pályagörbe alkalmazásával az 1. vagy a 2. szén-dioxid-kibocsátási osztályba sorolt járműveket a 2030-ig elérendő 30 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéken alapuló kibocsátáscsökkentési pályagörbe alkalmazásával átsorolják.

A tagállamok a szén-dioxid-kibocsátási osztályba való besorolásra alkalmasnak tekintik azokat a járműveket, amelyek esetében az úthasználó az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkével összhangban kiadott ügyfél-információs dokumentumban bizonyítani tudja a szén-dioxid-kibocsátást. Ha a jármű első nyilvántartásba vételének időpontja megelőzi azon járműalcsoport kibocsátáscsökkentési pályagörbéjének kezdőnapját, amelybe a jármű tartozik, az adott alcsoportra vonatkozó kibocsátáscsökkentési pályagörbe első évének értékeit kell alkalmazni.

A tagállamok az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikkének 9. pontjában meghatározott különleges felépítményű gépjárműveket a megfelelő nem különleges felépítményű járműalcsoporthoz tartozó járművekként kezelik.

A tagállamok nem alkalmazhatnak az 5. szén-dioxid-kibocsátási osztály szerinti csökkentett díjakat azokra a kibocsátásmentes járművekre, amelyeket utólagosan üzemanyaggal működő olyan motorral szereltek fel, amely elektromos energiát termel vagy hozzájárul a jármű meghajtásához. A tagállamok ehelyett az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztálynak megfelelő díjakat alkalmazzák.

A járműgyártók az (EU) 2017/2400 rendelet 5. cikkében említett szimulációs eszközt abban az esetben használhatják az (EU) 2017/2400 rendelet 3. cikkének 21. pontjában meghatározott vegyes üzemű járművek szén-dioxid-kibocsátásának meghatározására a gyártási idejüket követően, ha az adott járművek gyártási ideje 2024. január 1-je előtti. Az említett lehetőséggel élni kívánó gyártók értesítik a Bizottságot erre irányuló szándékukról, és a Bizottság határoz arról, hogy az adott gyártó használhatja-e a szimulációs eszközt az ezen albekezdésben meghatározott célra és határozatát közli az adott gyártóval. A járműveknek a szén-dioxid-kibocsátási osztályba való besorolásához a tagállamok elfogadják a gyártók által előállított szimulációt a jármű szén-dioxid-kibocsátásának igazolásaként, feltéve, hogy az érintett gyártó az említett szimuláció eredményeit közvetlenül és digitális formában, az adott gyártóval közölt bizottsági határozattal együtt megküldi az érintett tagállam számára.”;

- c) a (7) bekezdést el kell hagyni;

d) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(12) A Bizottság 2029. június 30-ig értékeli a következő lehetőségeket:

- a) annak lehetővé tétele a tagállamok számára, hogy a pótkocsik jellemzői alapján differenciálják az úthasználati díjak mértékét, figyelembe véve a különböző tagállamok sajátos körülményeit, például a pótkocsiflották sokféleségét, a piacon elérhető különböző technológiákat és berendezéseket, valamint az e technológiák és berendezések használatából eredő teljes energiacsökkentést; és
- b) az utólagosan átalakított gépjárművek és pótkocsik szén-dioxid-kibocsátásának meghatározása.

A Bizottság mérlegeli az e bekezdés első albekezdésében említett lehetőségeknek az (EU) 2019/1242 rendelet alkalmazására és hatékonyságára gyakorolt lehetséges hatásait. A Bizottság kellően figyelembe veszi az említett területen folyó kísérleti projektek eredményeit, valamint az adminisztratív terheket, a működési korlátokat, a piacon elérhető technológiák gazdasági paramétereit és a költséghatékonyságot. Az említett értékelés alapján a Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot nyújthat be ezen irányelv módosítására.”

4. A 8. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az e cikk (1) bekezdésében említett közös használatidő-rendszer esetében a 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoportra vonatkozó, a 7a. cikk (1) bekezdésében említett differenciálások alkalmazásának legkésőbbi kezdőnapja 2025. március 25.”

5. A 9b. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„Az (EU) 2019/520 irányelv 2. cikkének 17. pontjában meghatározott járműosztályozási paraméterekkel kapcsolatos járműinformációk cseréjének megkönnyítése, valamint a járműosztályozás és a végrehajtás céljából történő, a tagállamok közötti kölcsönös elismerés érdekében a Bizottság – a bevált gyakorlatok azonosítása és cseréjük előmozdítása, valamint közös megközelítésre vonatkozó javaslatok megfogalmazása érdekében – koordinálja a 9e. cikk (4) bekezdésében említett szakértői csoporton belüli munkát.”

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2027. december 31-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

A tagállamok 2028. január 1-jétől alkalmazzák a következőknek való megfeleléshez szükséges intézkedéseket:

- a) ezen irányelv 1. cikke 1. pontjának e) alpontja; és
- b) ezen irányelv 1. cikke 3. pontjának b) alpontja, amennyiben az említett pont egy harmadik albekezdéssel egészíti ki az 1999/62/EK irányelv 7ga. cikkének (2) bekezdését.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

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
