



Brüsszel, 2025. október 2.
(OR. en)

13259/25

Intézményközi referenciaszám:
2023/0134 (COD)

TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2025. október 2.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Tárgy:	Módosított javaslat AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE az 1999/62/EK irányelvnek, az 1999/37/EK tanácsi irányelvnek és az (EU) 2019/520 irányelvnek a pótkocsival felszerelt nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási osztálya tekintetében történő módosításáról, valamint egyes rendelkezések pontosításáról és egyszerűsítéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2025) 589 final.

Melléklet: COM(2025) 589 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.10.2.
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Módosított javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az 1999/62/EK irányelvnek, az 1999/37/EK tanácsi irányelvnek és az (EU) 2019/520 irányelvnek a pótkocsival felszerelt nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási osztálya tekintetében történő módosításáról, valamint egyes rendelkezések pontosításáról és egyszerűsítéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az Európai Bizottságnak szóló, a 2024–2029-es időszakra vonatkozó politikai iránymutatás¹ bejelentette, hogy a Bizottság javaslatokat fog kiadni az európai uniós jogszabályok egyszerűsítésére és megszilárdítására. Az „Egyszerűbb és gyorsabb Európa” közlemény² kimondja, hogy a jogszabályoknak könnyen érthetőnek és végrehajthatónak, világosan megfogalmazottnak és egyértelműnek kell lenniük.

Ez a módosító irányelvre irányuló módosított javaslat módosítaná az 1999/62/EK irányelv³ egyes rendelkezéseit, amelyek más uniós jogszabályokra hivatkoznak annak érdekében, hogy azok világosabbak, egyszerűbbek és pontosabbak legyenek.

A Bizottság 2023. május 4-én elfogadta az e módosító irányelvre vonatkozó eredeti javaslatot⁴ (a továbbiakban: az eredeti javaslat). Az eredeti javaslat célja olyan szabályok meghatározása volt, amelyek a pótkocsiknak a nehéz tehergépjármű-szerelvények szén-dioxid-kibocsátására gyakorolt hatását figyelembe veszik az úthasználatdíj-rendszerekben, amelyek a járművek szén-dioxid-kibocsátása alapján differenciálják az úthasználati díjakat. A javaslat a jogi egyértelműség biztosítása érdekében az irányelv más uniós jogszabályokra hivatkozó bizonyos rendelkezéseit is módosította volna.

Az 1999/62/EK irányelv szabályozza a közúti infrastruktúra használatáért fizetendő úthasználati díjak és használati díjak kivetését. Az irányelv a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elven alapul. A „szennyező fizet” elv lehetővé teszi, hogy az úthasználati díjakat a járművek környezeti teljesítménye alapján állapítsák meg annak érdekében, hogy a járműállomány megújítását oly módon irányítsák, hogy az enyhítse a közúti közlekedés környezetre gyakorolt kedvezőtlen hatásait.

Az (EU) 2022/362 irányelv⁵ módosította az 1999/62/EK irányelvet, többek között lehetővé téve a járművek szén-dioxid-kibocsátása alapján történő úthasználati díjak beszedését. Ez a rendszer lehetővé teszi a közúti szállítási ágazat számára, hogy hozzájáruljon az EU éghajlat- és energiapolitikai céljainak eléréséhez. Az irányelv ezért számos hivatkozást tartalmaz a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási teljesítményét szabályozó uniós jogszabályokra. Ezt a kérdést konkrétan az EU-ban az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_hu?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_HU.pdf.

² A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Egyszerűbb és gyorsabb Európa: Közlemény a végrehajtásról és az egyszerűsítésről, COM(2025) 47 final.

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/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE az 1999/62/EK irányelvnek, az 1999/37/EK tanácsi irányelvnek és az (EU) 2019/520 irányelvnek a pótkocsival felszerelt nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási osztálya tekintetében történő módosításáról.

⁵ 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 történő módosításáról (HL L 69., 2022.3.4., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

előírásainak meghatározásáról szóló (EU) 2019/1242 rendelet⁶, valamint a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása tekintetében az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet⁷ szabályozza.

Az eredeti javaslat elfogadása óta az említett rendeletek közelmúltbeli módosításai érintették az 1999/62/EK irányelv azon rendelkezéseit, amelyek e rendeletekre hivatkoznak. Ez csökkentette a jogi egyértelműséget, valamint növelte a végrehajtást és az adminisztratív akadályokat. Ezenkívül az 1999/62/EK irányelv egyes rendelkezései e rendeletek módosítását követően elavulttá váltak.

Az (EU) 2019/1242 rendeletet módosító (EU) 2024/1610 rendelet⁸. A fő változások közé tartozott a 2040-ig tartó időszakra vonatkozó új szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek meghatározása és hatályának kiterjesztése új járműcsoportokra. Emellett e rendelet eredeti szerkezete módosult, és így az 1999/62/EK irányelvből és az eredeti javaslatból származó egyes kereszthivatkozások elavulttá váltak. Az (EU) 2022/1379 bizottsági rendelet⁹ módosította az (EU) 2017/2400 bizottsági rendeletet. A módosítások között szerepelt az ügyfél-információs dokumentum, azaz az új járművek szén-dioxid-kibocsátását meghatározó dokumentum szerkezetének megváltoztatása.

Ez a módosított javaslat megőrzi az eredeti javaslat céljait (nevezetesen a pótkocsik hatását illetően). Ezen túlmenően először is kiigazítaná az 1999/62/EK irányelvnek az említett rendeletekre való hivatkozásait annak érdekében, hogy növelje e rendelkezések jogi egyértelműségét. Másodszor, biztosítaná, hogy elegendő átfutási idő álljon rendelkezésre az (EU) 2019/1242 rendelet 1999/62/EK irányelvben tükröződő módosításainak végrehajtására, például az új járműcsoportokra való kiterjesztésre¹⁰. Harmadszor, célzott rendelkezéseket tartalmazna, amelyek meghatároznák, hogyan kell kezelni az említett rendeletek hatálya alá tartozó bizonyos járműveket olyan esetekben, amelyek az 1999/62/EK irányelv szerinti kétértelmű értelmezéshez vezethetnek, annak érdekében, hogy Unió-szerte harmonizált megközelítés valósuljon meg.

Ezt a javaslatot egy évvel az (EU) 2024/1610 rendelet elfogadása után terjesztik elő annak tisztázása érdekében, hogy az említett rendelet által bevezetett változtatásokat hogyan kell végrehajtani az 1999/62/EK irányelvben. A járművek szén-dioxid-kibocsátási osztályokba

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) 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>).

⁸ 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>).

⁹ 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>).

¹⁰ Lásd az (EU) 2022/362 irányelv (29) preambulumbekzdését.

való besorolását meghatározó kibocsátáscsökkentési pálya nem szándékos változásai 2026. július 1-jén lépnek hatályba¹¹.

Ez a javaslat az 1999/62/EK irányelvet is egyszerűsíti azáltal, hogy törli azokat a rendelkezéseket, amelyek lehetővé teszik az irányelv hatályának kiterjesztését azokra a járműcsoportokra, amelyek már az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá tartoznak, de még nem tartoznak az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá. A két rendelet hatálya eredetileg eltérő volt. Az (EU) 2024/1610 rendelet azonban kiterjesztette az (EU) 2019/1242 rendelet hatályát, hogy az immár megfeleljen az (EU) 2017/2400 rendelet hatályának. Az 1999/62/EK irányelv azon rendelkezései, amelyek lehetővé tették az említett két rendelet hatálya közötti szakadék áthidalását, ezért elavulttá váltak, és törölhetők.

Ugyanezen okból a Bizottság hatályon kívül kívánja helyezni az (EU) 2023/2698 bizottsági végrehajtási határozatot¹², amikor az 1., 2., 3., 11., 12. és 16. járműalcsoportra vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátásokat az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdésével összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusokban közzéteszik. Az e végrehajtási határozat hatálya alá tartozó járműalcsoportok jelenleg az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartoznak, és az említett rendelet alapján a járműalcsoportok szén-dioxid-referenciakibocsátásainak közzétételét tervezik. Az 1999/62/EK irányelv már kimondja, hogy a szén-dioxid-referenciakibocsátásoknak az (EU) 2019/1242 rendelet szerinti közzétételét követően ezeket az értékeket kell használni, nem pedig az 1999/62/EK irányelv alapján közzétett értékeket.

Ez a javaslat hozzájárul a magas színvonalú és következetes uniós jogszabályok fenntartására irányuló cél eléréséhez. Nagyobb jogi egyértelműséget és jogbiztonságot nyújt, lehetővé téve a nemzeti közigazgatási szervek és vállalkozások számára, hogy egyértelműbben megértsék jogaikat és kötelezettségeiket.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

E javaslat célja az 1999/62/EK irányelv azon rendelkezéseinek kiigazítása, amelyek hivatkozásokat tartalmaznak néhány olyan rendeletre, amelyek e rendeletek módosítását követően nem egyértelművé váltak, valamint néhány más, mára már elavulttá vált rendelkezés törlése. A javasolt módosítások (az eredeti javaslatban szereplő módosításokkal együtt) összhangban vannak az (EU) 2022/362 irányelv alapján elfogadott intézkedések tartalmával.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a javaslat az 1999/62/EK irányelvből az (EU) 2019/1242 rendeletre és az (EU) 2022/1379 bizottsági rendeletre való hivatkozásokat érinti. Biztosítani kell a kereszthivatkozások összhangját, figyelembe véve e rendeletek múltbeli és (lehetőség szerint) jövőbeli változásait.

¹¹ Lásd a 2. cikk (1) bekezdésének 37. pontjára vonatkozó részletes magyarázatot.

¹² A Bizottság (EU) 2023/2698 végrehajtási határozata (2023. december 4.) az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó nehézgépjármű-csoportok szén-dioxid-referenciakibocsátásának meghatározásáról (HL L, 2023/2698, 2023.12.6., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

Az 1999/62/EK irányelv jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 91. és 113. cikke. Ez a javaslat a járművekre kivetett útdíjakra vonatkozik, e területre pedig az EUMSZ 91. cikkének (1) bekezdése alkalmazandó. E javaslat jogalapja ezért az EUMSZ 91. cikkének (1) bekezdése.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az EUMSZ 4. cikke (2) bekezdésének g) pontja értelmében az EU a tagállamokkal megosztott hatáskörrel rendelkezik a közlekedés szabályozása tekintetében. A meglévő uniós szabályokat azonban csak az EU tudja kiigazítani. Ez érvényes az 1999/62/EK irányelvben szereplő, más uniós jogszabályokra való hivatkozások kiigazítására is.

- **Arányosság**

Ez a javaslat orvosolná az uniós jogi aktusok közötti ellentmondásokat, ezért nem lépi túl a Szerződések célkitűzéseinek eléréséhez szükséges mértéket.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a módosítani kívánt jogi aktus egy irányelv, a módosító aktusnak is ugyanezt a formát kell öltenie.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Ez a javaslat javítja az uniós jogi aktusok jogi szövegét, megőrizve eredeti jelentésüket, ennél fogva nincs szükség utólagos értékelésre.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A Bizottság rendszeres kapcsolatot tart fenn a tagállamok útdíjszedőivel és útdíjszedési szolgáltatást nyújtó szolgáltatóival. A pontatlan kereszthivatkozások konkrét nehézségeket eredményeznek, amelyeket megvitatnak ezekkel az érdekelt felekkel. A Bizottság támogatja az érdekelt feleket az irányelv végrehajtásában.

- **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

A Bizottság által e javaslat elkészítéséhez készített elemzés figyelembe veszi az érdekelt felektől és a nemzeti szakértőktől kapott információkat.

- **Hatásvizsgálat**

Ez a javaslat javítaná egy uniós jogalkotási aktus jogi szövegét és annak más uniós jogalkotási aktusokkal való koherenciáját, de nem változtatná meg a szakpolitikát, ezért hatásvizsgálatra nincs szükség.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Ez a javaslat elősegítené a célravezető szabályozás célkitűzéseinek elérését, mivel egyszerűsítene az irányelv szövegét, és növelné annak jogi egyértelműségét. Ez előnyös lenne

a közúti szállítási vállalkozások számára (amelyek többnyire mikro-, kis- és középvállalkozások), mivel tisztázná, hogy mikor és mely járművek jogosultak kedvezőbb úthasználati díjakra.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapjogokat, és figyelembe veszi különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert elveket.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Ez a javaslat a szakpolitika megváltoztatása nélkül javítaná az uniós jogi aktusok jogi szövegét, ezért nincs az uniós költségvetést érintő vonzata.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Az 1999/62/EK irányelv konkrét jelentéstételi követelményeket fogalmaz meg a tagállamok számára az infrastruktúra- vagy a használati díjaknak a járművek környezeti teljesítménye szerinti differenciálásával kapcsolatban.

A módosított javaslat javítja az uniós jogi aktusok jogi szövegét annak érdekében, hogy egyszerűbbé, világosabbá és pontosabbá váljanak, ezért végrehajtási tervre, nyomon követésre és értékelésre nincs szükség.

A javasolt új rendelkezés lehetővé teszi a gyártók számára, hogy meghatározzák a vegyes üzemű járművek szén-dioxid-kibocsátását, ha a járműveket még azelőtt gyártották, hogy az (EU) 2017/2400 rendelet az említett technológiára kiterjedt. Új jelentéstételi rendszer bevezetésére kerül sor az (EU) 2017/2400 rendeletben előírt szimulációs eszköz e rendeletben meghatározottaktól eltérő célokra történő használatának felügyeletére, mivel a szimulációs eszköz nyílt forráskódú, és jogszerűtlenül is használható.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

A tagállamoknak a kiigazított jogszabályi hivatkozásokat olyan mértékben kell átültetniük, amilyen mértékben ezeket a hivatkozásokat már beépítették a nemzeti jogukba¹³. Az átültető intézkedésekről szóló értesítéshez csatolni kell az 1999/62/EK irányelv módosított részei és a nemzeti jogszabályok megfelelő részei közötti összefüggést magyarázó egy vagy több dokumentumot.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az eredeti javaslatához fűzött módosításokat az alábbiakban ismertetjük.

¹³ Egyes tagállamok eleget tettek az átültetési kötelezettségeknek azáltal, hogy nemzeti jogukba belefoglalták az uniós jogra való hivatkozásokat. Következésképpen előfordulhat, hogy ezeknek a tagállamoknak nem kell kiigazítaniuk a nemzeti átültető jogszabályaikat. Mindazonáltal értesíteniük kell a Bizottságot, ha erre mégis sor kerülne.

1. cikk (1) bekezdés: 2. cikk – Fogalommeghatározások

2. cikk (1) bekezdés 28. pont: a „szén-dioxid-kibocsátás” fogalommeghatározása

E fogalommeghatározás jogi egyértelműségét javítani kell, mivel az (EU) 2017/2400 rendeletre való hivatkozás pontatlan. Az eredeti javaslat nem módosította ezt a fogalommeghatározást.

Az (EU) 2017/2400 rendelet meghatározza az ügyfél-információs dokumentum szerkezetét, amely a gyártók által készített, az új járművek szén-dioxid-kibocsátását igazoló dokumentum. Eredetileg a jármű fajlagos szén-dioxid-kibocsátását az ügyfél-információs dokumentum 2.3. pontjában jelentették be. Az (EU) 2022/1379 rendelet elfogadását követően ezt az információt most az ügyfél-információs dokumentum 2.6. pontja alatt kell megadni. Az ügyfél-információs dokumentum új szerkezete az esetleges jövőbeli módosítások szempontjából stabilnak tekinthető.

Az 1999/62/EK irányelv tükrözni fogja továbbá azt is, hogy az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya az (EU) 2024/1610 rendelet elfogadását követően a helyi és távolsági autóbuszokra is ki fog terjedni. Ennélfogva a fogalommeghatározásnak egyértelművé kell tennie, hogy a nehéz tehergépjárművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátását (g CO₂/tonnakilométerben) az ügyfél-információs dokumentum 2.6.1. pontjában, míg a helyi és távolsági autóbuszokra vonatkozó fajlagos szén-dioxid-kibocsátást (g CO₂/utaskilométerben) az ügyfél-információs dokumentum 2.6.4. pontjában kell bejelenteni.

A nehézgépjárművek „szén-dioxid-kibocsátásának” fogalommeghatározását ezért úgy kell kiigazítani, hogy az az ügyfél-információs dokumentum megfelelő mezőire vonatkozzon.

2. cikk (1) bekezdés 30. pont: az „alacsony kibocsátású jármű” fogalommeghatározása

Az eredeti javaslat tartalmazta ennek a fogalommeghatározásnak a módosítását, de ez a javaslat az (EU) 2024/1610 rendelet elfogadását követően elavulttá vált.

Ezt a fogalommeghatározást egyszerűsíteni kell. A következő magyarázat releváns az irányelv következő rendelkezései tekintetében: 2. cikk (1) bekezdés 30. pont b) alpont és 38. pont b) alpont, 7ga. cikk (1) bekezdés harmadik albekezdés, valamint 7ga. cikk (7) bekezdés. E rendelkezések részletes magyarázata vissza fog térni erre a szakaszra.

Az 1999/62/EK irányelv rendelkezéseket tartalmaz annak érdekében, hogy hatályát kiterjesszék az olyan új járműcsoportokra, amelyek még nem tartoznak az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá, de már az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá tartoznak. Az (EU) 2019/1242 rendelet eredetileg az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá tartozó járműcsoportoknak csak egy részhalmazára vonatkozott¹⁴.

¹⁴ Az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó eredeti járműalcsoport (4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoport) a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának mintegy 73 %-áért felelős. Az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá tartozó járműcsoportok felelősek a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának 98 %-áért. A fennmaradó 2 %-nak megfelelő járművek nem tartozhatnak az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá. E tekintetben lásd az SWD(2023) 88 bizottsági szolgálati munkadokumentum 2. része 8. mellékletének 17.3. szakaszát, amely az (EU) 2024/1610 rendelet elfogadásához vezető javaslatot kísérő hatásvizsgálat.

Az 1999/62/EK irányelv lehetővé tette a fennmaradó járműcsoportoknak az irányelv hatálya alá vonását, amint rendelkezésre álltak az e járműcsoportokhoz tartozó járművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó adatok¹⁵. Ennek az a magyarázata, hogy az (EU) 2019/1242 rendelet elfogadásakor nem volt ismert, hogy a rendelet hatálya mikor terjed ki a többi járműcsoportra.

Az (EU) 2024/1610 rendelet úgy módosította az (EU) 2019/1242 rendeletet, hogy az az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá tartozó valamennyi járműcsoportra kiterjedjen. Ennélfogva az 1999/62/EK irányelv azon rendelkezései, amelyek lehetővé teszik az irányelv hatályának kiterjesztését az említett két rendelet hatálya közötti szakadék áthidalására, elavulttá váltak. Az irányelv szövegének egyszerűsítése és pontosítása érdekében ezeket a rendelkezéseket törölni kell.

Az „alacsony kibocsátású jármű” fogalommeghatározásának b) alpontját ezért el kell hagyni.

2. cikk (1) bekezdés 35. pont: a „járműcsoport” fogalommeghatározása

E fogalommeghatározás jogi egyértelműségét javítani kell. Az eredeti javaslat nem módosította ezt a fogalommeghatározást, azonban most módosítani kell, mivel az (EU) 2017/2400 rendelet I. mellékletének 1. táblázatára való hivatkozás pontatlan.

Az (EU) 2017/2400 rendelet I. mellékletének 1. táblázata meghatározza a nehéz tehergépjárművek járműcsoportjait. Mindazonáltal az (EU) 2019/1242 rendelet hatályát az (EU) 2017/2400 rendelet I. mellékletének 2–6. táblázatában meghatározott járműalcsoporthoz is kiterjesztették (pl. közepes méretű tehergépjárművek, valamint helyi és távolsági autóbuszok). Ezen túlmenően az (EU) 2017/2400 rendelet a járműcsoportokat a 4. cikkének első albekezdésében is meghatározza, amely az említett táblázatokra hivatkozik, és amely az említett rendelet mellékleteinek jövőbeli módosításaival is foglalkozik.

A „járműcsoport” fogalommeghatározását ezért ki kell igazítani, hogy az az (EU) 2017/2400 rendelet 4. cikkének első albekezdésére vonatkozzon.

2. cikk (1) bekezdés 37. pont: a „kibocsátáscsökkentési pálya” fogalommeghatározása

E fogalommeghatározás jogi egyértelműségét javítani kell, és meg kell őrizni eredeti jelentését. Az eredeti javaslat módosította ezt a fogalommeghatározást, de nem foglalkozott az (EU) 2024/1610 rendelet által bevezetett valamennyi változtatással. Ez a fogalommeghatározás a következőképpen módosul:

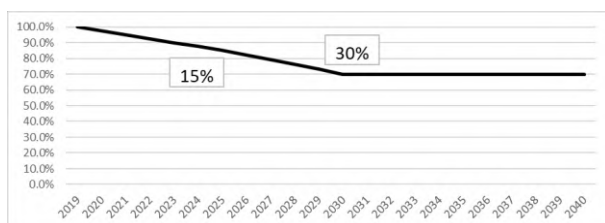
- Az utolsó mondat önálló normatív rendelkezés, amely a szén-dioxid-referenciakibocsátás esetleges kiigazításaira vonatkozik. Az ilyen kiigazítások az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (2) bekezdése alapján elfogadott jogi aktusokon alapulnak. Ez a normatív rendelkezés nem képezheti a fogalommeghatározás részét, ezért átkerült a 7a. cikk (1) bekezdésébe¹⁶.

¹⁵ Az 1999/62/EK irányelv hatályának kiterjesztése érdekében a 7a. cikk (7) bekezdése alapján végrehajtási jogi aktust kell közzétenni. Elfogadását követően a 7a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdése úgy rendelkezik, hogy az érintett járműcsoportokhoz tartozó járművek a 4. szén-dioxid-kibocsátási osztályba (alacsony kibocsátású járművek) sorolhatók. Ezek a járművek azonban nem sorolhatók a 2. és 3. osztályba, mivel az ezen osztályokba történő besorolás az említett járműalcsoporthoz tartozó kibocsátáscsökkentési pályán alapul, amely előírja, hogy az említett járműcsoportokra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeket az (EU) 2019/1242 rendeletben kell meghatározni.

¹⁶ Lásd még a 7a. cikk (1) bekezdésére vonatkozó alábbi magyarázatot.

- A fogalommeghatározás egy matematikai képletet ír le, ezért az (EU) 2019/1242 rendelet és mellékletei részletes ismerete nélkül nehezen érthető. Az (EU) 2024/1610 rendelet elfogadásakor ugyanezt a képletet vezették be az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 5.1.2.1. pontjába. Ezenkívül ez a képlet a helyi és távolsági autóbuszok kibocsátáscsökkentési pályáira is kiterjed, amelyek nem szerepelnek az 1999/62/EK irányelv jelenlegi fogalommeghatározásában, bár az irányelv hatálya ezekre a járművekre is ki fog terjedni. Az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletében szereplő képlet az említett rendelet jövőbeli módosításai tekintetében stabilnak tekinthető. A fogalommeghatározás tehát most erre a képletre utal.
- A kibocsátáscsökkentési pálya alakja az (EU) 2024/1610 rendelet elfogadásával megváltozott az (EU) 2019/1242 rendeletre vonatkozó fogalommeghatározásban szereplő hivatkozások eredményeként, és nem született kifejezett, szakpolitikai megfontolásokon alapuló határozat. Következésképpen a 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztály küszöbértékei szigorodtak, és kevesebb hagyományos jármű lesz jogosult ezekre az osztályokra.

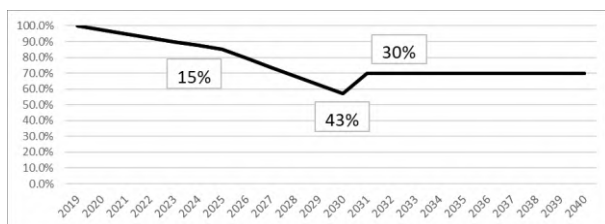
Először a kibocsátáscsökkentési pálya célját magyarázzuk el. A kibocsátáscsökkentési pálya úgy határozza meg a járművek 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztályba való besorolásához szükséges küszöbértékeket, hogy idővel csökkenjenek. A 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztály célja, hogy ösztönözze a fosszilis tüzelőanyaggal működő hagyományos járművek hatékonyságának javítását. A 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoportok (a továbbiakban: eredeti járműalcsoportok) tekintetében az (EU) 2022/362 irányelvben elfogadott kibocsátáscsökkentési pálya alakja az alábbiakban látható. A 2030-ig tartó évek tekintetében a kibocsátáscsökkentési pálya meghatározása az (EU) 2019/1242 rendeletben meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési tényezőre ($R-ET_Y$) vonatkozik. Az $R-ET_Y$ pedig az e rendeletben meghatározott, 2015-re és 2030-ra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékektől függ. 2031-re és a későbbi évekre a kibocsátáscsökkentési pálya meghatározása lineáris a 30 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéknek megfelelő szinten. Ez a linearitás tükrözi a szén-dioxid-kibocsátás terén a hagyományos járművek által elérhető hatékonyságnövekedést.



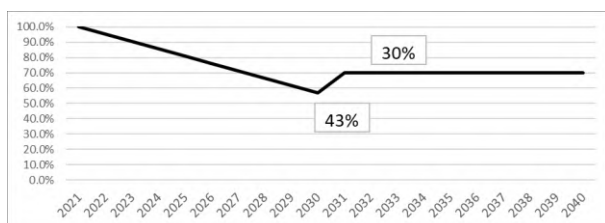
Az (EU) 2024/1610 rendelet 30 %-ról 43 %-ra emelte a 2030-ra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéket. Ez a változás megköveteli a gyártóktól, hogy fokozzák a kibocsátásmentes járművek elterjedését. Ugyanez a célérték azonban az ezen irányelvben meghatározott kibocsátáscsökkentési pályát, valamint a kizárólag a hagyományos járművekre vonatkozó 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztály megfelelő küszöbértékeit is érinti.

A jelenleg hatályos kibocsátáscsökkentési pálya új alakja meredekebb gradienst, és ezért 2030-ig bezárólag szigorúbb küszöbértékeket határoz meg a 2. és 3. szén-dioxid-kibocsátási osztályra vonatkozóan. 2031-ben és a későbbi években a kibocsátáscsökkentési pálya lineáris marad a 30 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéknek megfelelő szinten.

Az eredeti járműalcsoporthoz tartozó járművek kibocsátási pályáját a 2026 és 2030 közötti beszámolási időszakban is érinti a rendelet, az alábbiak szerint. Az említett járműalcsoporthoz tartozó járművek besorolása ezért a 2026. évi beszámolási időszak kezdetétől, 2026. július 1-jétől lesz érintett.



Azon járműalcsoporthoz tartozó járművek kibocsátási pályáját az időszak elejétől 2030-ig érinti a rendelet, amint az az alábbi ábrán látható¹⁷. Az említett járműalcsoporthoz tartozó járművek besorolását tehát attól az időponttól kezdve érinti a rendelet, amikor az 1999/62/EK irányelv hatályát kiterjesztik ezekre a járműalcsoporthoz tartozó járművekre¹⁸.



A fogalom meghatározást ezért módosítják annak érdekében, hogy visszaállítsák a kibocsátáscsökkentési pályák eredeti alakját, amint az az első ábrán látható, és egyértelművé teszik mind a 2030-ra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéket, mind pedig a 2030 utáni pályák linearitását.

2. cikk (1) bekezdés 38. pont: a „járműcsoportok szén-dioxid-referenciakibocsátásának” fogalom meghatározása

Ez a fogalom meghatározás egyszerűsíthető, és jogi egyértelműségét javítani kell. Az eredeti javaslat módosította ezt a fogalom meghatározást, de ez a javaslat az (EU) 2024/1610 rendelet elfogadásával elavulttá vált. A „járműcsoport szén-dioxid-referenciakibocsátásának” fogalom meghatározása a következőképpen módosul:

Először is, a 2. cikk (1) bekezdése 38. pontjának a) alpontja a szén-dioxid-referenciakibocsátásnak az (EU) 219/1242 rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében foglalt fogalom meghatározására való hivatkozással egyszerűsödik. A két fogalom meghatározás egyenértékű, mivel mindkettő az (EU) 219/1242 rendelet I. mellékletének 3. pontjára hivatkozik. Ez a módosítás összehangolja e fogalom meghatározás szövegét az 1999/62/EK irányelv összes többi fogalom meghatározásának szövegével, amelyek az (EU) 2019/1242 rendeletre hivatkoznak.

¹⁷ Az 1., 2., 3., 11., 12. és 16. járműalcsoporthoz tartozó járművek kibocsátáscsökkentési pályájának új alakja az eredeti járműalcsoporthoz tartozó járművek kibocsátáscsökkentési célérték miatt eltér az eredeti járműalcsoporthoz tartozó járművek kibocsátáscsökkentési pályájának alakjától.

¹⁸ Lásd a 7a. cikk (1) bekezdéséhez fűzött alábbi magyarázatot a hatály kiterjesztésének időpontjáról.

Másodszor, a 2. cikk (1) bekezdése 38. pontjának b) alpontja elavulttá vált az „alacsony kibocsátású jármű” fogalommeghatározásának fenti magyarázatában ismertetett okok miatt. A fogalommeghatározás b) alpontját ezért e rendelkezés egyszerűsítése érdekében el kell hagyni.

1. cikk (2) bekezdés: 7ga. cikk – A nehézgépjárművekre vonatkozó díjak differenciálása

7ga. cikk (1) bekezdés, második, harmadik és negyedik albekezdés: a díjak szén-dioxid-kibocsátáson alapuló differenciálásának kötelezettsége

Ezt a rendelkezést egyszerűsíteni kell annak érdekében, hogy a nemzeti közigazgatási szervek és vállalkozások egyértelműen megérthessék jogaikat és kötelezettségeiket. Emellett meg kell határozni a végrehajtáshoz szükséges időt is. Az eredeti javaslat tartalmazott egy módosítást e fogalommeghatározás egyszerűsítése érdekében, de nem határozott meg egyértelmű időkeretet a nemzeti közigazgatási szervek és a vállalkozások számára az (EU) 2024/1610 rendelettel bevezetett változtatások végrehajtására.

E szakasz megértése érdekében először pontosítani kell a jelenlegi 7ga. cikk (1) bekezdésének másodiktól negyedikig terjedő albekezdés szerinti jelenlegi szerkezetét:

- a 7ga. cikk (1) bekezdésének második albekezdése az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó járműalcsoporthoz vonatkozik,
- a 7ga. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdése az 1999/62/EK irányelv hatályának kiterjesztésére vonatkozik azokra a járműcsoportokra, amelyek már az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá tartoznak, de még nem tartoznak az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá, valamint
- a 7ga. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdése az 1999/62/EK irányelv hatályának az új járműalcsoporthoz való kiterjesztésére vonatkozik az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá vonásukat követően.

A 7ga. cikk (1) bekezdésének másodiktól negyedikig terjedő albekezdése módosításának okai a következők:

- Mindhárom albekezdés hivatkozik az (EU) 2019/1242 rendelet 2. cikkének (1) bekezdésére az említett rendelet hatálya alá tartozó járműalcsoporthoz azonosítása érdekében. Az (EU) 1242/1610 rendelet azonban megváltoztatta a rendelet szerkezetét, így a hatálya alá tartozó járműalcsoporthoz már nem a rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében, hanem I. mellékletének 1. pontjában szerepelnek. Az említett rendelet 2. cikkének (1) bekezdésére való hivatkozások ezért pontatlanok.
- A 7ga. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdése elavulttá vált az „alacsony kibocsátású jármű” fogalommeghatározásáról szóló fenti magyarázatban ismertetett okok miatt.
- A 7ga. cikk (1) bekezdése nem terjed ki a szén-dioxid-referenciakibocsátásoknak az (EU) 2019/2142 rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti kiigazításaira, amelyekre ehelyett a kibocsátáscsökkentési pálya fogalommeghatározásának utolsó mondata vonatkozik. Mindazonáltal, amint azt a „kibocsátáscsökkentési pálya” fogalommeghatározásáról szóló szakaszban kifejtettük, ez a rendelkezés önálló normatív rendelkezés, nem pedig fogalommeghatározás, ezért a 7ga. cikk (1) bekezdésébe kell beilleszteni.

- Ezenkívül a szén-dioxid-referenciakibocsátás kiigazításának végrehajtására rendelkezésre álló idő nem megfelelő. A kiigazítások az 1999/62/EK irányelv értelmében alkalmazandók „az említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok alkalmazásának vonatkozó kezdőnapjait követően megkezdődő beszámolási időszakokra;”. Nincs azonban végrehajtási idő, ha ezeket a jogi aktusokat röviddel a beszámolási időszak kezdete előtt fogadják el.
- A 7ga. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdése pontatlan, amikor hivatkozik *arra az időpontra, amikor az (EU) 2019/1242 rendelet hatályát kiterjesztik az új járműalcsoportokra*. Ez a rendelkezés konkrétan kimondja, hogy az úthasználati díjak differenciálása akkor alkalmazandó az új járműalcsoportokra, ha az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá még nem tartozó járműalcsoportokra vonatkozó, uniós jogalkotási aktusban meghatározott kibocsátáscsökkentési pályák hatályba lépnek. Nincs azonban olyan uniós jogi aktus, amely hatályba lépne, és meghatározná egy járműcsoport kibocsátáscsökkentési pályájának értékeit. Ehelyett egy járműcsoport kibocsátáscsökkentési pályáját az irányelv 2. cikke (1) bekezdésének 37. pontjában foglalt fogalom meghatározásban már megadott képletek alapján kell kiszámítani. A járműalcsoportok kibocsátáscsökkentési pályája az adott járműalcsoporthoz vonatkozó (az (EU) 2019/1242 rendelet 3a. cikkében és I. mellékletének 4.3. pontjában meghatározott) szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek és a járműalcsoporthoz (az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdése szerinti jogi aktusban az adott járműalcsoporthoz referenciaidőszakát követő évben közzétett) szén-dioxid-referenciakibocsátásának szorzata¹⁹. A járműalcsoporthoz kibocsátáscsökkentési pályája ezért az adott járműalcsoporthoz szén-dioxid-referenciakibocsátásának közzétételkor számítható ki. A 7ga. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében az új járműalcsoportokra való kiterjesztés tekintetében meghatározott időpont ezért az említett járműalcsoporthoz szén-dioxid-referenciakibocsátásának az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdése szerinti jogi aktusban történő közzétételéhez kapcsolódik.
- Ugyanez az albekezdés nem állapít meg határidőt az 1999/62/EK irányelv hatályának az új járműalcsoportokra való kiterjesztésére. Az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdése alapján elfogadott jogi aktusok a címzettek értesítésének napján lépnek hatályba. Az e járműalcsoporthoz tartozó járművek szén-dioxid-kibocsátási osztályokba való besorolásához azonban az útdíjszedési rendszerek üzemeltetésére szolgáló informatikai rendszerekkel kapcsolatos további munkára, a nemzeti hatóságok és az útdíjszedési szolgáltatók közötti koordinációra, valamint az úthasználókkal a jogairól folytatott kommunikációra van szükség. Ez a munka körülbelül hat hónapot igényel.

Ezért a 7ga. cikk (1) bekezdésének másodiktól negyedikig terjedő albekezdései a következőképpen módosulnak:

- Ez a három albekezdés az alábbi módosítások következtében egyszerűsödik:
 - az (EU) 2019/1242 rendeletre való hivatkozások helyesbítése: az „(EU) 2019/1242 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a)–d) pontjára” való

¹⁹ Az említett jogi aktus közzétételének időzítése viszont a csoportnak az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 3.2. pontjában meghatározott referenciaidőszakától függ. Az eredetileg az említett rendelet hatálya alá tartozó járműalcsoporthoz (4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoporthoz) referenciaidőszaka 2019 volt. Az 1., 2., 3., 11., 12. és 16. járműalcsoporthoz referenciaidőszaka 2021. Az összes többi alcsoporthoz referenciaidőszaka 2025.

hivatkozás helyett az „(EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó járműalcsoportok” szöveg használandó,

- a mostanra már elavulttá vált harmadik albekezdés elhagyása. Ugyanezen okból az eredeti javaslatnak az 1., 4. és 5. szén-dioxid-kibocsátási osztályra vonatkozó differenciálást tárgyaló albekezdését is el kell hagyni,
 - a jelenlegi második és negyedik albekezdés összevonása, mivel mindkettő arra vonatkozik, hogy az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó járműalcsoportokat hogyan veszik figyelembe az infrastruktúra-használati díjak 7ga. cikkben szabályozott differenciálásában.
- A szöveg egy új albekezdéssel egészül ki, amely a kibocsátáscsökkentési pálya fogalommeghatározásából e cikkbe helyezi át a szén-dioxid-referenciakibocsátás kiigazítására vonatkozó rendelkezést.
- Az 1999/62/EK irányelv az (EU) 2019/1242 rendelet szerinti változtatások végrehajtása időzítésének pontosítása érdekében a következő változtatásokkal egészül ki:
- Egyértelművé kell tenni az új járműalcsoportokra való kiterjesztés időpontját (az (EU) 2019/1242 rendelet hatályának kiterjesztését tükrözve). Ez a kiterjesztés minden olyan járműalcsoportra vonatkozik, amelyek referencia-időszaka nem 2019 (lásd a 19. lábjegyzetet). A „*kibocsátáscsökkentési pályák hatálybalépésére*” való hivatkozásokat el kell hagyni. A fentieknek megfelelően a differenciálás alkalmazásának kezdő időpontja az adott járműalcsoportnak az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdésével összhangban elfogadott szén-dioxid-referenciakibocsátása közzétételéhez kapcsolódik. A 7ga. cikk (1) bekezdése tehát e jogi aktusok közzétételére is hivatkozik.
 - Az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdésével összhangban elfogadott szén-dioxid-referenciakibocsátások közzétételének időpontját követően hat hónapos végrehajtási időszak áll rendelkezésre. Az eredeti járműalcsoportok szén-dioxid-referenciakibocsátását már közzétették, így ezen alcsoportok esetében az alkalmazás kezdőnapja 2023. május 13.²⁰
 - Amennyiben az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (2) bekezdése alapján a szén-dioxid-referenciakibocsátást ki kell igazítani, hat hónapos végrehajtási időszak áll rendelkezésre. E kiigazítások alkalmazásának kezdőnapját „a közzétételüket követő hatodik hónap első napjaként” határozzák meg annak érdekében, hogy a hasonló járműveket határokon átnyúlóan azonos módon kezeljék, és hogy elkerülhető legyen a verseny torzulása a hasonló járműveket üzemeltető fuvarozók között.

Tekintettel arra, hogy várhatóan elfogadásra kerül az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti jogi aktus, amely a 2025.évi beszámolási

²⁰ Ez egy két évvel későbbi időpont, mint amikor 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 szóló, 2021. május 10-i (EU) 2021/781 bizottsági végrehajtási határozat hatályba lépett (HL L 167., 2021.5.12., 47. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

időszaktól kezdve alkalmazandó lesz az eredeti járműalcsoportokra, és előfordulhat, hogy a hat hónapos időszak e javaslat elfogadása körül lejár, számolni kell azzal, hogy az említett járműalcsoportok esetében az alkalmazás kezdőnapja túl rövid vagy nem egyértelmű. Annak érdekében, hogy az említett járműalcsoportokra vonatkozó kiigazítások alkalmazásának kezdőnapja egyértelmű legyen, és elegendő végrehajtási idő álljon rendelkezésre, ezt a kiigazítást az irányelv értelmében 2026. július 1-jétől kell alkalmazni²¹.

7ga. cikk (2) bekezdés: a járművek szén-dioxid-kibocsátási osztályokba való besorolása

Az eredeti javaslat nem módosította ezt a rendelkezést. Az (EU) 2024/1610 és az (EU) 2022/1379 rendelet által bevezetett változásokat követően azonban szükségessé vált a rendelet módosítása. Az egész EU-ra kiterjedő harmonizált megközelítés biztosítása érdekében az 1999/62/EK irányelv alapján kétértelműen értelmezhető konkrét esetekben módosítani kell a járművek besorolási módjának feltüntetését.

Ez a bekezdés meghatározza, hogyan kell:

- a) a járműveket átsorolni az (EU) 2022/362 irányelvben eredetileg meghatározott kibocsátáscsökkentési pálya alapján;
- b) besorolni a kibocsátáscsökkentési pálya kezdete előtt nyilvántartásba vett, ügyfél-információs dokumentummal ellátott járműveket;
- c) besorolni a különleges felépítményű gépjárműveket;
- d) besorolni az utólagosan átalakított kibocsátásmentes járműveket; valamint
- e) besorolni a vegyes üzemű járműveket.

Az ilyen esetek kezelésének uniós jogi meghatározása jogbiztonságot nyújt az irányelv végrehajtásához.

- *A járművek átsorolása a kibocsátáscsökkentési pálya eredeti fogalom meghatározása alapján.* E javaslat célja, hogy visszaállítsa a kibocsátáscsökkentési pálya eredeti alakját és fogalom meghatározásának jelentését²². Azok a járművek azonban, amelyeket e javaslat elfogadása előtt soroltak be valamelyik szén-dioxid-kibocsátási osztályba, kedvezőtlen osztályba kerülhetnek az átsorolásnál.

Az e javaslat elfogadását követően valamely szén-dioxid-kibocsátási osztályba sorolt járművek és a 2030-ra vonatkozó 43 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték alapján besorolt járművek tekintetében egységes feltételek biztosítása érdekében a tagállamoknak az e javaslat hatálybalépését követő két hónapon belül át kell sorolniuk ezeket a járműveket.

Erre a rendelkezésre csak akkor van szükség, ha ez a javaslat az alábbi két időpont valamelyikét követően lép hatályba: 2026. július 1. után (az eredeti járműalcsoportokba tartozó járművek tekintetében), vagy az 1., 2., 3., 11., 12. és 16. járműalcsoport esetében az 1999/62/EK irányelv hatályának kiterjesztése után²³.

²¹ Ez összhangban van a kibocsátáscsökkentési pálya fogalom meghatározása utolsó mondatának jelenlegi változatával. E rendelkezés ugyanis kimondja, hogy a kiigazított értékeket az e jogi aktus alkalmazásának kezdőnapját követően kezdődő beszámolási időszaktól, azaz 2026. július 1-jétől kell alkalmazni.

²² Lásd a 2. cikk (1) bekezdésének 37. pontjára vonatkozó magyarázatot.

²³ Lásd a 7ga. cikk (1) bekezdéséhez fűzött alábbi magyarázatot a hatály kiterjesztésének időpontjáról.

Erre a rendelkezésre nincs szükség, ha ez a javaslat mindkét esemény előtt hatályba lép.

- *A kibocsátáscsökkentési pálya kezdete előtt nyilvántartásba vett, ügyfél-információs dokumentációval ellátott járművek.* Az 1999/62/EK irányelv nem szabályozza, hogyan kell besorolni a szén-dioxid-kibocsátási osztályokba azokat a járműveket, amelyeket a megfelelő járműalcsoport kibocsátáscsökkentési pályájának kezdete előtt vettek nyilvántartásba, de amelyekre vonatkozóan a tulajdonosok az ügyfél-információs dokumentum alapján bizonyítani tudják a szén-dioxid-kibocsátást.

Azon járműalcsoportok esetében, amelyek referencia-időszaka a 2021-es vagy a 2025-ös év, eltérés figyelhető meg a kibocsátáscsökkentési pálya kezdetének éve és azon határidő között, ameddig a gyártóknak az új járművekhez ügyfél-információs dokumentumot kell mellékelniük²⁴. Konkrétan, a gyártók számára meghatározott határidő megelőzi a kibocsátáscsökkentési pálya kezdő évét.

A 7ga. cikk (2a) bekezdése egyértelművé teszi, hogy azok a járművek, amelyek esetében bizonyítható a szén-dioxid-kibocsátás, az adott alcsoport kibocsátáscsökkentési pályája első évének értékei alapján szén-dioxid-kibocsátási osztályba sorolhatók. Ez a javaslat harmonizált megközelítést biztosítana az EU-ban.

- *Különleges felépítményű gépjárművek.* Az (EU) 2019/1242 rendelet a különleges felépítményű gépjárművek alcsoportainak meghatározása révén különbözteti meg a különleges felépítményű gépjárműveket (például a hulladékgyűjtésre vagy építési munkákhoz használt járműveket²⁵) az egyéb típusú járművektől. Ennek az az oka, hogy a különleges felépítményű gépjárművek használati mintája eltér az áru- vagy személyszállítást végző járművek használati mintájától. A különleges felépítményű gépjárművek a nehézgépjármű-ágazat kibocsátásának mintegy 2 %-áért felelősek, és főként városi területeken használják őket²⁶.

A gyártóknak nem szükséges meghatározniuk, hogy a nehézgépjármű különleges felépítményű-e, mivel a jármű végső felhasználása a gyártás időpontjában továbbra sem egyértelmű. A különleges felépítményű gépjárművek elismerésére ehelyett a járműveknek az (EU) 2019/1242 rendelet alkalmazásában történő első nyilvántartásba vételét követően kerül sor. Következésképpen a gépjárműtulajdonosok által megkapott ügyfél-információs dokumentum nem tünteti fel, hogy a jármű különleges felépítményű-e. Ezek a járművek ezért az 1999/62/EK irányelv jelenlegi formájában nem kezelhetők önálló járműalcsoportként.

²⁴ A kibocsátáscsökkentési pálya egy járműalcsoport referencia-időszakában kezdődik (az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 3.2. pontjában meghatározottak szerint), azonban a gyártókra vonatkozó határidőket az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet 9. és 24. cikke határozza meg, és azok a járműcsoporttól függenek. Az eredeti járműalcsoportok esetében a két időpont egybeesett: a kibocsátáscsökkentési pálya 2019. július 1-jén kezdődött, mivel (az (EU) 2019/1242 rendeletben az említett járműalcsoportokra meghatározott) referencia-időszak 2019 volt. A gyártók számára (az (EU) 2017/2400 rendelet 24. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerint) előírt határidő szintén 2019. július 1. volt arra, hogy az új járművekhez ügyfél-információs dokumentációt mellékeljenek.

²⁵ A különleges felépítményű gépjárművek típusainak teljes listáját a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló (EU) 2018/858 rendelet I. mellékletének 2. függelékével összefüggésben értelmezett (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 1.2. pontja tartalmazza (HL L 151., 2018.6.14., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Lásd az (EU) 2024/1610 rendelet (33) preambulumbekzdését.

A különleges felépítményű gépjárművek alcsoportjainak az 1999/62/EK irányelv szerinti elismerése azt jelentené, hogy a jármű nyilvántartásba vételét követően kiadott kiegészítő dokumentumok segítségével lehetne meghatározni, hogy a jármű különleges felépítményű-e. Az adminisztratív teher aránytalan lenne a különleges felépítményű gépjárművek által okozott kibocsátások alacsony arányához és az irányelv 7ga. cikkének hatálya alá tartozó utakon (azaz az autópályákon és a TEN-T közutakon) megtett kilométerek alacsony számához képest. Emellett fennáll annak a kockázata, hogy a tagállamok széttagolt megközelítéseket alkalmaznak, ha az irányelv nem határozza meg az ügyfél-információs dokumentumtól eltérő dokumentumok használatának eljárását. Ezek az objektív okok indokolják a különleges felépítményű járművek alcsoportjainak a többi járműalcsoporttól eltérő kezelését.

A 7ga. cikk (2) bekezdése ezért előírja, hogy a különleges felépítményű gépjárműveket a megfelelő nem különleges felépítményű járművek alcsoportjába tartozó járműveknek kell tekinteni. Ez az információ valamennyi jármű ügyfél-információs dokumentumában megtalálható. Ez a javaslat egyértelművé tenné, hogy az irányelv jelenlegi rendelkezései hogyan alkalmazandók a különleges felépítményű gépjárművekre.

- *Hatótávolságuk kiterjesztése érdekében utólagosan átalakított kibocsátásmentes járművek.* A kibocsátásmentes járművek hatótávolsága továbbra is hátrányos helyzetbe hozza őket a hagyományos járművekkel szemben. A jármű hatótávolságának növelése érdekében a kibocsátásmentes járművek utólagosan átalakíthatók oly módon, hogy az akkumulátortelepet üzemanyag-generátorral helyettesítik²⁷. Az ilyen utólagosan átalakított járművek így hibrid járművé válnak.

Az utólagosan átalakított kibocsátásmentes járművek – jóllehet üzemanyag-generátort használnak – továbbra is az 1999/62/EK irányelv szerinti 5. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartoznának, mivel a járművek besorolása a jármű első nyilvántartásba vételekor érvényes jármű-dokumentáción alapul.

Ha ezeket a járműveket az 5. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozónak tekintjük, az torzítja a közúti áru fuvarozási piacot az utólagos átalakításon át nem eső kibocsátásmentes járműveket üzemeltetők hátrányára. Ez a besorolás az (EU) 2019/1242 rendelet alkalmazásában a járművek élettartama alatti tényleges kibocsátást sem tükrözi.

A gyártók az (EU) 2017/2400 rendeletben meghatározott VECTO szimulációs eszközben továbbá még a forgalomba hozatal előtt kiszámíthatják e járművek fajlagos szén-dioxid-kibocsátását.

Ennélfogva azokat a kibocsátásmentes járműveket, amelyeket hatótávolságuk kiterjesztése érdekében utólagosan átalakítottak, nem az 5., hanem az 1. szén-dioxid-kibocsátási osztályba tartozóként javasolt kezelni. Ez a változtatás biztosítja, hogy a járműveket a VECTO szimulációs eszköz eredményei alapján szén-dioxid-kibocsátási osztályokba sorolják.

²⁷ Lásd: <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> és <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

- *Az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá vonásuk előtt gyártott vegyes üzemű járművek. Az e technológiának az (EU) 2022/1379 rendelettel az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá vonása előtt gyártott vegyes üzemű járművek ügyfél-információs dokumentáció hiányában nem jogosultak kedvezőbb úthasználati díjakra. E járművek tehát versenyhátrányba kerülhetnek az ezen időpontot követően nyilvántartásba vett hasonló járművekkel szemben. Az (EU) 2017/2400 rendelet legújabb követelményeinek figyelembevételével új szimulációt lehetne végezni az említett járművek szén-dioxid-kibocsátásának meghatározására, beleértve a már nyilvántartásba vett járműveket is. Azok a gyártók, amelyek azt megelőzően gyártottak vegyes üzemű járműveket, hogy e járművek az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá kerültek volna, elvégezhetik ezt a szimulációt.*

A tagállamoknak ezért el kell fogadniuk a vegyes üzemű járművek szén-dioxid-kibocsátási osztályokba való besorolására vonatkozó szimulációk eredményét. Mivel a szimulációs eszköz nyílt forráskódú, és jogszerűtlenül is felhasználható, a Bizottságnak felügyelnie kell ezen opció alkalmazását. Ezért ha egy gyártó úgy dönt, hogy alkalmazza ezt az opciót, erről a szándékáról értesítenie kell a Bizottságot. A jogszerűtlen szimulációs fájlok használatának megakadályozása érdekében a tagállamok csak akkor fogadhatnak el új szimulációs fájlt, ha i. közvetlenül a gyártótól érkeznek, ii. a szimulációs fájl digitális formátumú, és iii. az említett gyártó pozitív bizottsági határozatot kapott.

7ga. cikk (7) bekezdés – A szén-dioxid-referenciakibocsátások közzététele

Az eredeti javaslat nem tartalmazta ezt a rendelkezést. Ez a bekezdés azon járműcsoportok szén-dioxid-referenciakibocsátásának közzétételére vonatkozik, amelyek az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá tartoznak, de még nem tartoznak az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá. A fent kifejtetteknek megfelelően ez a rendelkezés elavult, ezért az irányelv egyszerűsítése érdekében törlésre kerül.

7gc. cikk (7) bekezdés – A pótkocsik hatása az úthasználati díjak csökkentésének meghatározására

Az eredeti javaslatot módosítják annak érdekében, hogy egyértelművé tegyék, mely pótkocsik tartoznak a 3. pótkocsiosztályba, hivatkozva az (EU) 2024/1610 rendelettel módosított (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikke 11. pontjának c) alpontjában foglalt, a kibocsátásmentes pótkocsikra vonatkozó új fogalom meghatározásra.

8. cikk (3) bekezdés – A 7ga. cikk alkalmazásának kezdőnapja a közös használatidíj-rendszerrel rendelkező tagállamok esetében

Az eredeti javaslat nem tartalmazta ezt a rendelkezést, azonban módosítása szükséges ahhoz, hogy összhangba kerüljön a 7ga. cikk (1) bekezdésének javasolt módosításaival. A 8. cikk (3) bekezdése hivatkozik a 7ga. cikk (1) bekezdésének második és harmadik albekezdésére, amelyeket ez a javaslat érint.

A 7ga. cikk (1) bekezdésének második albekezdése immár az eredeti járműalcsoportokra és az új járműalcsoportokra egyaránt vonatkozik. A közös használatidíj-rendszerrel rendelkező tagállamok esetében a határidő kiterjesztése az eredeti járműalcsoportokra vonatkozó díjak differenciálásának első végrehajtására szolgál. Az eredeti járműalcsoportokra vonatkozó alkalmazás kezdőnapját ezért most kifejezetten meghatározzák, hasonlóan ahhoz, ahogyan ez a javaslat a 7ga. cikk (1) bekezdését módosítja.

Módosított javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az 1999/62/EK irányelvnek, az 1999/37/EK tanácsi irányelvnek és az (EU) 2019/520 irányelvnek a pótkocsival felszerelt nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási osztálya tekintetében történő módosításáról, valamint egyes rendelkezések pontosításáról és egyszerűsítéséről

(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,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az (EU) 2022/362 európai parlamenti és tanácsi irányelv³ elfogadása megerősítette „a szennyező fizet” és „a felhasználó fizet” elvet azáltal, hogy bevezette a szén-dioxid-kibocsátáson alapuló kötelező díjszabást, amelynek megvalósítási módja vagy az infrastruktúra- és használati díjaknak a járművek szén-dioxid-kibocsátása szerinti differenciálásában, vagy a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó külső költség-díj alkalmazásában áll. Jelenleg a gépjárműből és pótkocsiból álló járműszerelvények úthasználati díjait a gépjármű szén-dioxid-kibocsátása alapján differenciálják, függetlenül a kapcsolt pótkocsi jellemzőitől, különösen annak a járműszerelvény szén-dioxid-kibocsátására gyakorolt hatásától.
- (2) Bár a pótkocsi önmagában nem fogyaszt energiát, a vontató gépjárműtől való mozgatása energiát igényel. A pótkocsik energiahatékonysági optimalizálásának köszönhetően csökkenni fog a hagyományos járművek szén-dioxid-kibocsátása és fokozódni fog a járművek autonómiája. A pótkocsik optimalizálását azok aerodinamikai teljesítményének, gördülési ellenállásának és tömegének javításával lehet elérni. Az energiahatékonysági potenciál a vonórudas pótkocsik esetében körülbelül 7,5 %, a félpótkocsik esetében pedig 15 % a 2020-as referencia-pótkocsi

¹ HL C/2023/874, 2023.12.8., o. **ELI:** <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² HL C , , [...] o.

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 történő módosításáról (HL L 69., 2022.3.4., 1. o., **ELI:** <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

adataival összevetve. Ezért a pótkocsik fontos szerepet játszhatnak a közúti áru fuvarozási ágazat dekarbonizációjában. A hatékonyabb pótkocsik piaci elterjedését azonban akadályozza, hogy többre kerülnek, és hogy a vásárlóknak eddig nem volt lehetőségük összehasonlítani a különböző pótkocsikat energiahatékonyságuk tekintetében. Következésképpen az energiahatékony pótkocsik piaci elérhetősége korlátozott. Az aerodinamikai eszközök már elérhetők a piacon, és a jövőben egyre inkább elterjednek, de a jelenlegi uniós flottában általában nem használják őket.

- (3) Az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet⁴ jogilag hitelesített értékeket határozott meg a pótkocsiknak a nehéz tehergépjármű-szerelvények szén-dioxid-kibocsátására gyakorolt hatására vonatkozóan. A hatékonyabb pótkocsik működési költségeinek további csökkentése érdekében meg kell határozni azokat a szabályokat, amelyek alapján a szén-dioxid-kibocsátás differenciálásán alapuló úthasználati díj-rendszerekben figyelembe veszik a pótkocsiknak a nehéz tehergépjármű-szerelvények szén-dioxid-kibocsátására gyakorolt hatását. Mivel a gépjárművekhez különböző pótkocsik kapcsolhatók, a pótkocsiknak a szén-dioxid-kibocsátás differenciálásán alapuló úthasználati díj-rendszerekben való figyelembevételét a ténylegesen használt pótkocsira kell alapozni.
- (4) A szén-dioxid-kibocsátáson alapuló díjak pótkocsikra való kiterjesztését az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet hatálya alá tartozó pótkocsikra kell alkalmazni. A pótkocsik teljesítménye műszaki paramétereiktől függően változhat. A pótkocsik energiahatékonyság szempontjából vett teljesítményének értékeléséhez az adott pótkocsi szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési potenciálját össze kell hasonlítani azon referencia-pótkocsi teljesítményével, amely a tengelykonfiguráció, a legnagyobb megengedett tengelyterhelés és az alváz-konfiguráció tekintetében hasonló. Az adott pótkocsi és a referencia-pótkocsi értékének arányát az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet határozza meg hatékonysági arányként. A hatékonyabb pótkocsik hatékonysági aránya 1-nél kisebb.
- (5) A hatékonysági arány kiszámítása kilométer, tonnakilométer vagy m³-kilométer mértékegységen alapulhat. A nagy raktérfogatúra tervezett pótkocsik kivételével valamennyi pótkocsi esetében a tonnakilométer-alapú hatékonysági arányt kell alkalmazni. A nagy raktérfogatúra tervezett pótkocsikat elsősorban terjedelmes áruk szállítására tervezték. A tonnakilométer-alapú hatékonysági arány nem alkalmazható nagy raktérfogatúra tervezett pótkocsik esetében, mivel ezek a pótkocsiknak nagyobb a gördülési ellenállásuk és a tömegük, mint hagyományos társaiknak. A nagy raktérfogatúra tervezett pótkocsik esetében helyett a m³-kilométer-alapú hatékonysági arányt kell használni.
- (6) A hatékonyabb pótkocsival felszerelt járműszerelvények szén-dioxid-kibocsátási osztályának magasabbnak kell lennie maga a jármű szén-dioxid-kibocsátási osztályánál, lehetővé téve ezáltal az úthasználati díjak nagyobb mértékű csökkentését. Annak megállapításához, hogy egy pótkocsi szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési potenciálja milyen hatással van a járműszerelvény szén-dioxid-kibocsátási osztályára, össze kell hasonlítani az adott pótkocsi hatékonysági arányát a hatékonysági arány ezen irányelvben említett küszöbértékeivel. A félpótkocsikra és más pótkocsikra

⁴ A Bizottság (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelete (2022. augusztus 1.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nagy teherbírású pótkocsik teljesítményének a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátására, üzemanyag- és energiafogyasztására, valamint kibocsátásmentes hatótávolságára gyakorolt hatás tekintetében történő végrehajtásáról és az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 205., 2022.8.5., 145. o., **ELI**: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

különböző küszöbértékeket irányoztak elő, mivel a szén-dioxid-kibocsátás költséghatékony csökkentésére irányuló potenciáljuk eltérő.

- (7) Amennyiben a tagállam a területén alkalmazott úthasználatdíj-rendszerekben figyelembe veszi a pótkocsiknak a nehéz tehergépjármű-szerelvények szén-dioxid-kibocsátására gyakorolt hatását, és külön díjakat vet ki a 96/53/EK tanácsi irányelvben⁵ meghatározott legnagyobb össztömegű és/vagy méretű járműszerelvényektől eltérő össztömegű-méretű járműszerelvényekre, lehetővé kell tenni, hogy az említett tagállam az úthasználati díjak csökkentését azokra a járműszerelvényekre is alkalmazza, amelyek legalább egy hatékonyabb pótkocsit használnak.
- (8) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén módosítsa az 1999/62/EK irányelv VIII. mellékletét annak érdekében, hogy meghatározza vagy kiigazítsa a hatékonysági arány ott meghatározott küszöbértékeit, valamint hogy meghatározza az utólagos átalakításon átesett pótkocsik pótkocsiosztályaihoz való hozzárendelés módszertanát, különös tekintettel azokra, amelyekhez az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendeletnek megfelelően nem rendeltek hatékonysági arányt. A hatékonysági arány küszöbértékeit azonnal meg kell határozni, amint az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶ értelmében legalább egy éven keresztül sikerült adatokat gyűjteni a pótkocsik hatékonyságára vonatkozóan. A hatékonysági arány küszöbértékeinek a pótkocsikra vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátások közzétételekor a pótkocsiflottát illetően megállapított átlagos hatékonyságon, valamint a pótkocsik hatékonyságjavítási potenciálján kell alapulniuk. A későbbiekben ki kell igazítani őket, hogy tükrözzék a műszaki fejlődést és az új technológiák, például a hajtott tengellyel felszerelt pótkocsik növekvő térnyerését. Az utólagosan átalakított pótkocsikra vonatkozó módszertan meghatározásakor figyelembe kell venni, hogy felszerelték-e a pótkocsit energiaszabályozásra szolgáló berendezésekkel, például az aerodinamikai eszközökkel, amit ellenőrizni lehet az időszakos műszaki vizsgálat során, és be kell jelenteni a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁷ említett műszaki vizsgálati bizonyítványban.
- (9) Annak érdekében, hogy a járművezetők a valóságnak megfelelően nyilatkozzanak a gépjárműhöz csatlakoztatott pótkocsi teljesítményéről a szén-dioxid-kibocsátáson alapuló díjcsökkentés alkalmazása során, kérésre a végrehajtásért felelős tisztviselők számára bizonyítékot kell szolgáltatniuk a járműszerelvény kibocsátási osztályáról, amely a pótkocsi teljesítményét igazoló bizonyítékot is tartalmaz. Ilyen bizonyíték hiányában a tagállamok kizárólag a gépjármű kibocsátási osztálya alapján vethetnek ki díjakat.

⁵ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o., **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/956 rendelete (2018. június 28.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről (HL L 173., 2018.7.9., 1. o., **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról (HL L 127., 2014.4.29., 51. o., **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

- (10) Az úthasználati díjak szén-dioxid-kibocsátás szerinti differenciálásának következetes alkalmazását szem előtt tartva módosítani kell az 1999/37/EK tanácsi irányelvet⁸ annak érdekében, hogy kötelező legyen a forgalmi engedélyen feltüntetni a pótkocsik hatékonysági arányát, amennyiben az szerepel a megfelelőségi nyilatkozaton vagy az egyedijármű-bizonyítványon. Gondoskodni kell arról, hogy a pótkocsik hatékonyságára vonatkozó adatok rendelkezésre álljanak a tagállamok közötti információcsere céljára, az (EU) 2019/520 európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁹ meghatározottak szerint.
- (11) ~~Ezen túlmenően indokolt módosítani az 1999/62/EK irányelvet azzal a céllal, hogy tükrözze a(z) [kérjük az ismertté vált hivatkozás beillesztését] révén módosított (EU) 2019/1242 rendelet új felépítését. A szükséges módosítások célja a kibocsátásmentes járművek, az alacsony kibocsátású járművek, valamint a szén-dioxid-referenciakibocsátásra és a kibocsátáscsökkentési pályára vonatkozó fogalom meghatározások jelenlegi jelentésének megőrzése, és az utóbbi naprakésszé tétele annak érdekében, hogy 2030 után harmonizálni lehessen a fent említett rendelettel való alkalmazhatóságát. Ezen módosításoknak fenn kell tartaniuk az infrastruktúra és a használati díjak differenciálására vonatkozó kötelezettséget, valamint azt az időszakot, amelytől kezdve ez a kötelezettség alkalmazandó. A rendelet hatálya alá tartozó járműcsoportok tekintetében e módosításoknak különösen azt kell egyértelművé tenniük, hogy ez a kötelezettség 2023. május 13-tól, azaz az említett járműcsoportokra vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátást meghatározó (EU) 2021/781 bizottsági végrehajtási határozat¹⁰ kihirdetését követő két év elteltével alkalmazandó. Annak érdekében, hogy az (EU) 2019/1242 rendelet módosításai hatálybalépésének időpontjához képest e módosításokat időben el lehessen fogadni, a nemzeti jogba való átültetésre egyéves határidőt kell megállapítani.~~
- (11) Helvénvaló egyértelművé tenni és egyszerűsíteni az 1999/62/EK irányelv bizonyos rendelkezéseit, hogy tükrözzék az (EU) 2024/1610 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹¹ az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendeletre¹² vonatkozó módosításait, valamint az (EU) 2022/1379 bizottsági rendeletnek¹³ az**

⁸ A Tanács 1999/37/EK irányelve (1999. április 29.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról (HL L 138., 1999.6.1., 57. o., **ELI:** <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁹ 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>).

¹⁰ 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.).

¹¹ 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>).

¹² 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>).

¹³ 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

(EU) 2017/2400 bizottsági rendeletre¹⁴ vonatkozó módosításait. A javasolt változtatások a szén-dioxid-kibocsátás, a kibocsátásmentes jármű, az alacsony kibocsátású nehézgépjármű, a járműcsoport, a kibocsátáscsökkentési pálya és a szén-dioxid-referenciakibocsátás fogalommeghatározását, valamint a 7ga. cikket és a 8. cikk (3) bekezdését érintik, megőrizve azok eredeti jelentését.

(12) Ezen irányelvnek egyértelművé kell tennie, hogy mely időponttól kezdve alkalmazandó egy járműalcsoporthoz esetében az úthasználati díjak szén-dioxid-kibocsátáson alapuló differenciálására vonatkozó kötelezettség. Az irányelv e célból egy járműalcsoporthoz szén-dioxid-referenciakibocsátásának az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdésével összhangban elfogadott közzétételére hivatkozik. Ezen irányelvnek továbbá elegendő végrehajtási időt kell biztosítania a nemzeti hatóságok és az útdíjszedési szolgáltatók számára ahhoz, hogy azok az említett járműalcsoporthoz járműveit besorolják a szén-dioxid-kibocsátási osztályokba. A szén-dioxid-referenciakibocsátás közzétételét követően hat hónapos végrehajtási időszak áll rendelkezésre. Ami az eredetileg az említett rendelet hatálya alá tartozó járműalcsoporthoz tartozó díjak differenciálására vonatkozó kötelezettség 2023. május 13. óta, azaz két évvel az (EU) 2021/781 bizottsági végrehajtási határozat¹⁵ közzétételének időpontját követően alkalmazandó.

(13) Ezen irányelvnek egyértelművé kell tennie, hogy mely időponttól kezdve alkalmazandó a szén-dioxid-referenciakibocsátásnak az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (2) bekezdése alapján elfogadott kiigazítása. A hat hónapos időszak elegendő a változtatás végrehajtásához. Ennek az időpontnak valamennyi tagállamban azonosnak kell lennie annak érdekében, hogy egyenlő bánásmódban részesüljenek azok a fuvarozók, akik ugyan különböző tagállamban telepedtek le, de olyan járműveket birtokolnak, amelyek első nyilvántartásba vétele ugyanazon a napon történt. Ezen túlmenően az (EU) 2021/781 bizottsági végrehajtási határozatban feltüntetett szén-dioxid-referenciakibocsátások kiigazításáról és a reprezentatív járművek meghatározására szolgáló módszertan megadásáról szóló (EU) .../... bizottsági végrehajtási határozat [kérjük a hivatkozás beillesztését, amint ismertté válik] kiigazított szén-dioxid-referenciakibocsátási értékeket tartalmaz a 2025. évi beszámolási időszaktól kezdődően a 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD és 10-LH járműalcsoporthoz vonatkozóan. A kibocsátáscsökkentési pálya fogalommeghatározásának jelenlegi változata előírja, hogy a kiigazított értékek az adott jogi aktus alkalmazásának kezdőnapját követően kezdődő beszámolási időszaktól alkalmazandók, ami azt jelenti, hogy ezeket az értékeket 2026. július 1-jétől kell alkalmazni. Annak érdekében, hogy a hat hónapos végrehajtási időszak ezen irányelv elfogadását

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>).

¹⁴ 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>).

¹⁵ 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).

követően ne járjon le túl rövid időn belül, nem hagyva így elegendő időt a végrehajtásra, a 2026. július 1-jei dátumot mint az alkalmazás kezdőnapját kifejezetten fenntartjuk.

- (14) Ezen irányelvnek meg kell őriznie az (EU) 2022/362 irányelvvel módosított 1999/62/EK irányelvben szereplő kibocsátáscsökkentési pálya fogalommeghatározásának jelentését. Az (EU) 2024/1610 rendelet módosította az (EU) 2019/1242 rendeletet azáltal, hogy 2030-ra 43 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéket vezetett be. Ez a változás az 1999/62/EK irányelvben meghatározott kibocsátáscsökkentési pálya gradiensét érinti a 2030-as évvel bezárólag, ezért a szén-dioxid-kibocsátási osztályok bizonyos küszöbértékei 2030-ig bezárólag szigorúbbak, mint 2031-ben és a későbbi években. A kibocsátáscsökkentési pálya alakjának megváltozása azonban nem kívánt következménye az (EU) 2024/1610 rendelet elfogadásának. A kibocsátáscsökkentési pálya eredeti alakját ezért vissza kell állítani, az 1999/62/EK irányelvben 2030-ra 30 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéket meghatározva. E változás hatálybalépéséig előfordulhat, hogy bizonyos járműveket olyan szén-dioxid-kibocsátási osztályba sorolnak, amelynek kibocsátáscsökkentési pályája a 2030-ra kitűzött 43 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéken alapul. Az ezen irányelv elfogadását követően szén-dioxid-kibocsátási osztályba sorolt járművekkel szembeni egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a tagállamoknak az ezen irányelv hatálybalépésétől számított két hónapon belül át kell sorolniuk ezeket a járműveket olyan szén-dioxid-kibocsátási osztályba, amelynek kibocsátáscsökkentési pályája a 2030-ra vonatkozó 30 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéken alapul.
- (15) Ezen irányelvnek egyértelművé kell tennie, hogyan kell a szén-dioxid-kibocsátási osztályokba besorolni azokat a járműveket, amelyeket ügyfél-információs dokumentum kísér, és amelyeket első alkalommal a kibocsátáscsökkentési pálya kezdete 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 pálya kezdetének éve és azon határidő között, ameddig a gyártóknak az új járművekhez az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet 9. cikkével összhangban kiadott ügyfél-információs dokumentumot mellékelniük kell. Egy járműalcsoport kibocsátáscsökkentési pályájának kezdő időpontja az adott járműalcsoporthoz vonatkozó, az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 3.2. pontjában meghatározott referencia-időszak első napja. Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet 24. cikke határozza meg azt a határidőt, amelyen belül a gyártóknak a járműalcsoporthoz új járműveihez ügyfél-információs dokumentumot kell mellékelniük. Az említett járműalcsoporthoz esetében a gyártókra vonatkozó határidő megelőzi a kibocsátáscsökkentési pálya kezdő időpontját. Az 1999/62/EK irányelv nem tünteti fel, hogyan kell szén-dioxid-kibocsátási osztályokba besorolni azokat a járműveket, amelyeket első alkalommal a kibocsátáscsökkentési pálya kezdete előtt vettek nyilvántartásba. A tagállamoknak egy szén-dioxid-kibocsátási osztályba kell sorolniuk azokat a járműveket, amelyek szén-dioxid-kibocsátását a tulajdonos igazolni tudja egy ügyfél-információs dokumentumban. A szén-dioxid-kibocsátási osztályoknak a kibocsátáscsökkentési pálya kezdete előtti küszöbértékei a kibocsátáscsökkentési pálya első évének küszöbértékei.

- (16) Ezen irányelvnek egyértelművé kell tennie, hogy a különleges felépítményű gépjárműveket hogyan kell a szén-dioxid-kibocsátási osztályokba sorolni. Az (EU) 2019/1242 rendelet a különleges felépítményű járművek alcsoportjainak meghatározása révén különbözteti meg a különleges felépítményű, azaz például a hulladékgyűjtésre vagy építési munkákhoz használt járműveket az egyéb típusú járművektől. Ezek a járművek a nehézgépjármű-ágazat kibocsátásának mintegy 2 %-áért felelősek, és főként városi területeken használják őket. Az (EU) 2024/160 rendelet elfogadását követően a különleges felépítményű gépjárműveket csak 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 emiatt 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.
- (17) Ezen irányelvnek egyértelművé kell tennie, hogy az utólag 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. E rendelet értelmében a gyártók számára különösen előnyös a kibocsátásmentes járművek forgalomba hozatala. Az 1999/62/EK irányelv az 5. szén-dioxid-kibocsátási osztálynak megfelelő csökkentett díjak biztosításával ösztönzi az ilyen járművek iránti keresletet. A kibocsátásmentes járműveknek azonban az a hátrányuk, hogy hatótávolságuk kisebb, mint a hagyományos járművéké. 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 járművé válnak. 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 az 5. szén-dioxid-kibocsátási osztálynak megfelelően továbbra is csökkentett díjak vonatkoznának, noha üzemanyag-generátort használnak. Ez a bánásmód 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 a járművek élettartama során bekövetkező tényleges kibocsátáscsökkentést. Annak érdekében, hogy valamennyi jármű szén-dioxid-kibocsátási osztályokba való besorolása a VECTO szimulációs eszköz 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.
- (18) Ezen irányelvnek egyértelművé kell tennie, hogy a vegyes üzemű járműveket hogyan kell szén-dioxid-kibocsátási osztályokba sorolni. Az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet 24. cikke (2) bekezdésének g) pontja arra kötelezi a gyártókat, hogy 2024. január 1-jétől kezdődően adjanak ki ügyfél-információs dokumentumot a vegyes üzemű járművekre vonatkozóan. Bizonyos vegyes üzemű járműveket azonban ezen időpont előtt, még ügyfél-információs dokumentum nélkül vettek nyilvántartásba. Az ezen időpont előtt első

alkalommal nyilvántartásba vett járművek így nem részesülhetnek a kedvezőbb úthasználati díjakból, és versenyhátrányba kerülhetnek a később nyilvántartásba vett hasonló járművekkel szemben. A gyártók azonban a már nyilvántartásba vett járművek szén-dioxid-kibocsátását is meg tudják határozni, ha ehhez új szimulációt végeznek el, amely az (EU) 2017/2400 rendelet legújabb követelményeit veszi figyelembe. A tagállamoknak e szimulációk eredményét el kell fogadniuk a jármű szén-dioxid-kibocsátásának bizonyítékeként. A Bizottságnak felügyelnie kell ezen opció gyártók általi alkalmazását annak érdekében, hogy megakadályozza a jogszerűtlen szimulációs eredmények felhasználását. Ezért azoknak a gyártóknak, amelyek úgy döntenek, hogy alkalmazzák ezt az opciót, értesíteniük kell erről a Bizottságot. A tagállamok csak akkor fogadhatják el ezt a dokumentumot, ha azt közvetlenül a gyártótól kapták, és ha az digitális formátumú, mivel azzal kapcsolatban nehezebb csálni, és ha a Bizottság kedvező határozatot intézett az adott gyártóhoz.

- (19) Ezen irányelvnek törölnie kell egyes elavult rendelkezéseket. Az 1999/62/EK irányelv úgy rendelkezik, hogy hatályát ki kell terjeszteni az (EU) 2017/2400 rendelet hatálya alá tartozó, de az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá még nem tartozó járműalcsoportokra. Az 1999/62/EK irányelv vonatkozó rendelkezései a 2. cikk (1) bekezdése 30. pontjának b) alpontja, a 2. cikk (1) bekezdése 38. pontjának b) alpontja, a 7a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdése és a 7a. cikk (7) bekezdése. Az (EU) 2024/1610 rendelet 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 törölni kell.

- (+220) Az 1999/62/EK, az 1999/37/EK és az (EU) 2019/520 irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/62/EK irányelv módosításai

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«: nehézgépjármű esetében az ügyfél-információs dokumentum 2.6.1. pontjában megadott fajlagos szén-dioxid-kibocsátás (g CO₂/tonnakilométer) vagy az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet (*) IV. mellékletének II. részében meghatározott helyi vagy távolsági autóbusz esetében az ügyfél-információs dokumentum 2.6.4. pontjában megadott fajlagos szén-dioxid-kibocsátás (g CO₂/utaskilométer);”

* 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>).;

a**b**) a 29. pont a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikke 11. pontjának a) és 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>).;

b**c**) a 30. pont b) alpontja 30. pont helyébe a következő szöveg lép:

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

„b) a 7ga. cikk (7) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktus hatálya alá tartozó járműcsoportba tartozó olyan nehézgépjármű, amelynek szén-dioxid-kibocsátása alacsonyabb, mint a járműcsoportja szén-dioxid-referenciakibocsátásának 50 %-a, a kibocsátásmentes járművek kivételével;”

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

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

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

„37. egy járműalcsoporth (sg) »kibocsátáscsökkentési pályája«: a nehéz tehergépjárművekre ($ET_{sg,Y}$) vagy a helyi és távolsági autóbuszokra ($ETp_{sg,Y}$) vonatkozó, az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 5.1.2.1. pontjával összhangban meghatározott és a következőképpen kiigazított kibocsátáscsökkentési pálya:

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 %; valamint

b) az $Y > 2030$ évek tekintetében a céltényező ($RET_{sg,Y}$ vagy $RETp_{sg,Y}$) 0,7;”

„37. »kibocsátáscsökkentési pálya«: a járműalcsoporth (sg) és az adott év (Y) jelentéstételi időszaka, azaz az $ET_{sg,Y}$ esetében az éves szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési tényező ($RET_{sg,Y}$) és az alcsoporth (sg) szén-dioxid-referenciakibocsátásának ($rCO2_{sg}$) szorzata, azaz $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$; az $RET_{sg,Y}$ meghatározása az (EU) 2019/1242 rendelet I. mellékletének 5.1. pontjával összhangban történik;”

f**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;”

~~„38. »szén-dioxid-referenciakibocsátás«:~~

~~a) az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó járműalcsoportok tekintetében az említett rendelet I. mellékletének 3. pontjában szereplő képlettel összhangban kiszámított összeg;~~

~~b) a 7ga. cikk (7) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktus hatálya alá tartozó járműcsoportok esetében az (EU) 2017/2400 rendelet 24. cikkével összhangban tilos az említett bekezdésben meghatározott, az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (6) megfelelően az első jelentéstételi időszakra vonatkozóan bejelentett, az adott járműcsoportba tartozó járművek összes szén-dioxid-kibocsátása átlagértékének megfelelő szén-dioxid-referenciakibocsátás; az első jelentéstételi időszak azon időpontban kezdődik, amikor az adott járműcsoportba tartozó, az (EU) 2017/2400 rendelet 9. cikkében említett kötelezettségeknek meg nem felelő járművek nyilvántartásba vétele, értékesítése vagy forgalomba helyezése megtörtént;”~~

eg) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„42. »pótkocsi«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 17. pontjában meghatározott és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet (***) hatálya alá tartozó pótkocsi;

43. »félpótkocsi«: olyan pótkocsi, amely megfelel a félpótkocsi (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 33. pontjában szereplő fogalommeghatározásának, és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet hatálya alá tartozik.

*** A Bizottság (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelete (2022. augusztus 1.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nagy teherbírású pótkocsik teljesítményének a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátására, üzemanyag- és energiafogyasztására, valamint kibocsátásmentes hatótávolságára gyakorolt hatás tekintetében történő végrehajtásáról és az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 205., 2022.8.5., 145. o., **ELI:** http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).”

2. A 7ga. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés második, harmadik és negyedik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamok ezt a differenciálást az (EU) 2019/1242 rendelet hatálya alá tartozó járműalcsoportokra az említett rendelet 11. cikkének (1) bekezdésével összhangban elfogadott, közzétett az említett járműalcsoportokra vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátás alapján közzétételét követően legkésőbb hat hónappal alkalmazzák. Mindazonáltal 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 legkésőbb 2023. május 13-án alkalmazzák.

A tagállamok Amennyiben a szén-dioxid-referenciakibocsátásokat az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerint kiigazított szén-dioxid-referenciakibocsátásokat kiigazítják a közzétételüket követő hatodik hónap első napjától kezdődően alkalmazzák. 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 az (EU) .../... bizottsági végrehajtási rendelet szerint

kiigazított szén-dioxid-referenciakibocsátásokat alkalmazzák [kérjük a hivatkozás beillesztését, amint ismertté válik] 2026. július 1-jétől kezdve, ezeket a következő jelentéstételi időszak kezdetétől kell alkalmazni.

A második albekezdéstől eltérve az e cikk (2) bekezdésében említett 1., 4. és 5. szén-dioxid-kibocsátási osztály tekintetében az említett differenciálás legkésőbb az említett végrehajtási jogi aktusok elfogadását követő két éven belül alkalmazandó a (7) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok hatálya alá tartozó járműcsoportokra. A differenciálásnak az itt meghatározott szén-dioxid-referenciakibocsátáson kell alapulnia, és addig kell alkalmazni, amíg az érintett járműcsoportokra vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátást az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdésével összhangban közzé nem teszik. A szén-dioxid-referenciakibocsátásoknak az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdése szerinti közzétételétől kezdve a tagállamok ezeket a szén-dioxid-referenciakibocsátásokat alkalmazzák a (7) bekezdésben meghatározottak helyett, és az érintett járműcsoportokra vonatkozó differenciálást valamennyi kibocsátási osztályra alkalmazni kell.”;

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

„A tagállamok legkésőbb [ezen irányelv hatálybalépésének időpontja + két hónap]-ig átsorolják a 2. vagy 3. szén-dioxid-kibocsátási osztályba sorolt azon járműveket, amelyek kibocsátáscsökkentési pályája a 2030-ra vonatkozó 43 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéken alapul, és ehelyett egy olyan kibocsátáscsökkentési pályát alkalmaznak, amely a 2030-ig elérendő 30 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértéken alapul.

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 járműcsoport kibocsátáscsökkentési pályájának kezdetét, amelybe a jármű tartozik, az adott alcsoportra vonatkozó kibocsátáscsökkentési pályája első évének értékeit kell alkalmazni.

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

A tagállamok nem alkalmazhatnak az 5. szén-dioxid-kibocsátási osztály szerinti csökkentett díjakat azokra a kibocsátásmentes járművekre, amelyeket utólag olyan motorral szereltek fel, amelyet üzemanyaggal működő motorral láttak el, 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 előírt szimulációs eszközt használhatják az (EU) 2017/2400 rendelet 3. cikkének 21. pontjában meghatározott vegyes üzemű járművek szén-dioxid-kibocsátásának meghatározására a gyártási idejüket követően, amennyiben az adott járművek gyártási ideje 2024. január 1-je előtti. Az

ezzel a 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 e bekezdésben meghatározott célra. A járműveknek a szén-dioxid-kibocsátási osztályba való besorolásához a tagállamok elfogadják a gyártók által előállított szimulációt a jármű szén-dioxid-kibocsátásának bizonyítékeként, feltéve, hogy a gyártó a szimuláció eredményeit közvetlenül és digitális formában, az adott gyártónak címzett bizottsági határozattal együtt megküldi számukra.”;

~~b)c) a (7) bekezdést el kell hagyni. a (7) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:~~

~~„A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a 4 UD, 4 RD, 4 LH, 5 RD, 5 LH, 9 RD, 9 LH, 10 RD és 10 LH alcsoporttól eltérő járműcsoportok szén-dioxid-referenciakibocsátásának meghatározása céljából.”~~

3. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„7gc. cikk

(1) 2030. június 30-ig a tagállamok a 7ga. cikk alkalmazásakor figyelembe vehetik a pótkocsiknak a gépjárműszerelvények szén-dioxid-kibocsátására gyakorolt hatását. 2030. július 1-jétől ezt a hatást figyelembe veszik.

Amennyiben egy tagállam alkalmazza az első albekezdést, a járműszerelvénynek a 7ga. cikk (2) bekezdésében említett szén-dioxid-kibocsátási osztályát befolyásolja a vonatott pótkocsi VIII. melléklet szerinti pótkocsiosztálya.

(2) Amennyiben egy tagállam alkalmazza az első bekezdést, és a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjával összhangban külön díjakat vet ki a 96/53/EK tanácsi irányelv* I. mellékletében meghatározott legnagyobb össztömegű és/vagy méretű járműszerelvényektől eltérő járműszerelvényekre, az említett irányelv 4. cikkének (4) bekezdésével összhangban az úthasználati díjak csökkentését alkalmazhatja azon járműszerelvényekre, amelyek legalább egy olyan pótkocsit használnak, amelyhez ezen irányelv VIII. melléklete szerint pótkocsiosztályt rendeltek.

Az úthasználati díj csökkentett összege megegyezhet azon járműszerelvények számára biztosított csökkentett összeggel, amelyek össztömege és/vagy mérete nem tér el a legnagyobb össztömegű és/vagy méretű járműszerelvényektől.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9d. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon a VIII. melléklet módosítása céljából annak érdekében, hogy meghatározza a hatékonysági arányra vonatkozóan megállapított küszöbértékeket, vagy hogy azokat a műszaki fejlődéshez igazítsa. Első meghatározásuknak az ilyen járművekre vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátások közzétételekor a pótkocsiflottát illetően megállapított átlagos hatékonyságon, továbbá a pótkocsik hatékonyságjavítási potenciálján kell alapulniuk, figyelembe véve a félpótkocsik és más pótkocsik ezirányú alkalmassága közötti különbséget.

A VIII. melléklet táblázatában meghatározott 1. és 2. pótkocsiosztályok esetében a Bizottság legkésőbb egy évvel a pótkocsikra vonatkozó szén-dioxid-referenciakibocsátásnak az (EU) 2019/1242 rendelet 11. cikkének (1) bekezdése szerinti közzétételét követően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza a hatékonysági arányra vonatkozó küszöbértékeket.

A VIII. melléklet táblázatában meghatározott 3. pótkocsiosztályesetében az (EU) 2019/1242 rendelet 3. cikke 11. pontjának c) alpontjában meghatározott kibocsátásmentes pótkocsikra vonatkozik, amelyek megfelelnek a 3. pótkocsiosztály hatékonysági arányára vonatkozó küszöbértéknek. ~~amely a meghajtásukat aktívan támogató eszközzel felszerelt, belső égésű motorral nem rendelkező vagy 5 g CO₂/kWh-nál kisebb kibocsátású belső égésű motorral rendelkező pótkocsikra vonatkozik, a~~ A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza a hatékonysági arányra vonatkozó küszöbértékeket, amint az említett pótkocsikra vonatkozóan jogilag hitelesített értékek állnak rendelkezésre.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9d. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el a VIII. melléklet módosítása céljából annak érdekében, hogy meghatározza az energiahatékonyságukat javító berendezésekkel utólag felszerelt pótkocsik pótkocsiosztályba sorolásának meghatározására szolgáló módszertant, különös tekintettel azokra a pótkocsikra, amelyeket az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet alkalmazásának kezdőnapja előtt vettek nyilvántartásba, értékesítettek vagy helyeztek üzembe.

(4) A (3) bekezdés negyedik albekezdésében említett berendezések rögzítése céljából a tagállamok a 2014/45/EU irányelv** II. mellékletének 10. pontját (egyéb információk) alkalmazzák.

* A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

** Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról (HL L 127., 2014.4.29., 51. o.).”

4. A 7j. cikk (2a) bekezdése első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Ha a járművezető vagy adott esetben a fuvarozó vagy az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatást (EETS) nyújtó szolgáltató a 7g. cikk (2) bekezdése, a 7ga. cikk vagy a 7gb. cikk alkalmazásában nem tudja igazolni a jármű kibocsátási osztályát, a tagállamok a legmagasabb kivethető úthasználati vagy használati díjat alkalmazhatják. Ha a járművezető vagy adott esetben a fuvarozó vagy az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatást (EETS) nyújtó szolgáltató a 7gc. cikk alkalmazásában nem tudja igazolni a járműszerelvénnyel kibocsátási osztályát, a tagállamok a gépjármű kibocsátási osztálya alapján a legmagasabb kivethető úthasználati vagy használati díjat alkalmazhatják.”

5. A 8. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az e cikk (1) bekezdésében említett közös használati díj-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 7ga. cikk (1) bekezdésében említett differenciálások alkalmazásának legkésőbbi kezdőnapja 2025. március 25.”

56. A 9d. cikk első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9e. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa ezt az irányelvet a 0. melléklet, a IIIa. melléklet 4.1. és 4.2. pontjában szereplő

képletek, a IIIb. és a IIIc. melléklet táblázataiban feltüntetett összegek tudományos és műszaki fejlődéshez való hozzáigazítása érdekében, valamint a VIII. melléklet táblázatában szereplő hatékonysági arányok küszöbértékei tekintetében, azok meghatározása vagy a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében történő kiigazítása céljából.”

67. A 11. cikk c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) az infrastruktúradíjaknak vagy a használati díjaknak a járművek környezeti teljesítménye szerinti differenciálása a 7g., a 7ga., a 7gb. vagy a 7gc. cikk alapján;”.

78. Az irányelv VIII. mellékletként az ezen irányelv mellékletében szereplő szöveggel egészül ki.

2. cikk

Az (EU) 2019/520 irányelv módosítása

Az (EU) 2019/520 irányelv I. mellékletének I. része helyébe a következő szöveg lép:

„I. rész: Járművekre vonatkozó adatok

Adat	K/V ⁽¹⁾	Megjegyzések
Rendszám	K	
Alvázszám/jármű-azonosító szám (VIN)	K	
A nyilvántartás helye szerinti tagállam	K	
Gyártmány	K	(D.1 ⁽²⁾) pl. Ford, Opel, Renault
A jármű kereskedelmi típusa	K	(D.3) pl. Focus, Astra, Megane
Uniós járműkategória-kód	K	(J) pl. segédmotoros kerékpár, motorkerékpár, személygépjármű
Euro kibocsátási osztály	K	pl. Euro 4, Euro 6
Szén-dioxid-kibocsátási osztály	V	nehézgépjárművek esetében
Az átsorolás időpontja	V	nehézgépjárművek esetében
CO ₂ (g/tkm)	V	nehézgépjárművek esetében
Nagy raktérfogatúra tervezés: igen/nem	V	pótkocsik esetében
Hatékonysági arány – tonnakilométer-alapú (–) ...	V	pótkocsik esetében
Hatékonysági arány – m ³ -kilométer-alapú (–) ...	V	pótkocsik esetében
A jármű műszakilag megengedett legnagyobb össztömege	K	
(1) K = kötelező, amennyiben az adat a nemzeti nyilvántartásban rendelkezésre áll, V = választható. (2) Harmonizált uniós kód, lásd az 1999/37/EK irányelvet.”		

3. cikk

Az 1999/37/EK irányelv módosítása

Az 1999/37/EK irányelv I. mellékletének (V) pontja (Kipufogógáz-kibocsátás) a következő pontokkal egészül ki:

„(V.11) Hatékonysági arány:

- Nem nagy raktérfogatúra tervezett pótkocsik esetében a tonnakilométer-alapú hatékonysági arány, amennyiben az az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet* VIII. mellékletének függelékében meghatározott megfelelőségi nyilatkozat 49.11.2. rovatában vagy az említett rendelet III. mellékletének 1. függelékében meghatározott egyedijármű-bizonyítvány 49.11.2. rovatában szerepel.
- Nagy raktérfogatúra tervezett pótkocsik esetében a m³-kilométer-alapú hatékonysági arány, amennyiben az az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet VIII. mellékletének függelékében meghatározott megfelelőségi nyilatkozat 49.11.3. rovatában vagy az említett rendelet III. mellékletének 1. függelékében meghatározott egyedijármű-bizonyítvány 49.11.3. rovatában szerepel.

A nagy raktérfogatúra tervezést a nagy teherbírású pótkocsiknak az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet VIII. mellékletének függelékében meghatározott megfelelőségi nyilatkozatának 49.10. rovatában vagy az említett rendelet III. mellékletének 1. függelékében meghatározott egyedijármű-bizonyítvány 49.10. rovatában kell feltüntetni.

(V.12) Az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 7gc. cikkével összhangban meghatározott pótkocsiosztály;

* A Bizottság (EU) 2020/683 végrehajtási rendelete (2020. április 15.) az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszerei, alkotóelemei és önálló műszaki egységei jóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó közigazgatási követelmények tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 163., 2020.5.26., 1. o., **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**).”

4. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [az ezen irányelv hatálybalépésétől számított egy év]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.
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.

5. cikk

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

6. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*