



Brüsszel, 2022. október 28.  
(OR. en)

13790/22

---

---

**Intézményközi referenciaszám:  
2017/0115(CNS)**

---

---

**FISC 205  
ECOFIN 1061  
TRANS 658**

## FELJEGYZÉS

---

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Tervezet – Irányelv a járművekre egyes közúti infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a nehéz tehergépjárművek adóztatására vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról – Politikai megállapodás

---

## I. HÁTTÉR

1. A Bizottság 2017. május 31-én előterjesztette a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a gépjárműadóztatásra vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról szóló tanácsi irányelvre irányuló javaslatát<sup>1</sup>.
2. A Bizottság az első mobilitási csomag részeként benyújtott egy másik javaslatot<sup>2</sup> is, amely az 1999/62/EK irányelvet az úthasználati díjak és használati díjak tekintetében módosítja. E két javaslat együttes célja a megtett távolságtól függő útdíjak alkalmazásának előmozdítása a tisztább és hatékonyabb közúti közlekedés ösztönzése érdekében.
3. Az úthasználati díjakról és használati díjakról szóló javaslat célja az időalapú díjak (matricák) kivezetése volt, és ehelyett az útarányos díjszabás kiterjesztése több járműre, az útdíjak kiszámítására alkalmazott egyszerűbb és zöldebb módszerek alkalmazásával.

---

<sup>1</sup> 10175/17.

<sup>2</sup> 9672/17.

4. A gépjármű-adóztatásról szóló javaslat azzal a szándékkal készült, hogy az 1999/62/EK irányelv (euromatrica-irányelv) mellékletében meghatározott minimális adótételek fokozatos csökkentésével a tagállamok nagyobb mozgásteret kapjanak a nehéz tehergépjárművekre kivetett adók csökkentéséhez.
5. Bár az euromatrica-irányelv 2017 előtt már kétszer módosult<sup>3</sup>, a gépjármű-adóztatásra vonatkozó rendelkezések az 1999-es eredeti irányelv elfogadása óta nem változtak, és így a mellékletében meghatározott minimális adótételek értéküket veszítették.
6. Időközben a legtöbb tagállam olyan úthasználati díjat vezetett be, amelyet a megtett távolságtól függően vet ki a nehéz tehergépjárművekre. A tagállamok ettől függetlenül változatlanul adót is kötelesek kivetni a nehéz tehergépjárművekre, az adó azonban természeténél fogva nem kapcsolódik semmilyen infrastruktúrahaználathoz.
7. A Régiók Európai Bizottsága 2018. január 31-én<sup>4</sup>, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. március 2-án<sup>5</sup>, az Európai Parlament pedig 2018. július 4-én<sup>6</sup> nyilvánított véleményt a gépjármű-adóztatásról szóló javaslatról. Mindegyik vélemény támogatja a Bizottság javaslatának célját.

## II. A TANÁCSBAN VÉGZETT MUNKA

8. 2017 szeptemberében, a Tanács észtt elnöksége alatt az a döntés született a szárazföldi közlekedési munkacsoportban, hogy az euromatrica-irányelv módosításáról szóló két javaslatot egységes csomagként kell kezelni. Ennek megfelelően a gépjármű-adóztatásról szóló javaslatot 2017. október 23-án ismertették a munkacsoporttal. Ezt követően azonban a javaslattal kapcsolatos munka megakadt, mert az úthasználati díjakról és útdíjakról szóló javaslat terén végzett munka nem haladt előre.

---

<sup>3</sup> A 2006/38/EK irányelvvel és a 2011/76/EU irányelvvel.

<sup>4</sup> A Régiók Európai Bizottságának véleménye: „Európa mozgásban: a gördülékeny mobilitás előmozdítása”, CDR3560/2017.

<sup>5</sup> Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye, EESC-2017-2888.

<sup>6</sup> Az Európai Parlament 2018. július 4-i jogalkotási állásfoglalása a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a gépjármű-adóztatásra vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról szóló tanácsi irányelvre irányuló javaslatról, P8\_TA(2018)0289.

9. Közben az úthasználati díjakról és útdíjakról szóló javaslattal kapcsolatos tárgyalások háromoldalú egyeztetés formájában folytatódtak. Az Állandó Képviselők Bizottsága és az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2021-ben megerősítette a háromoldalú egyeztetéseken elért megállapodást, majd az Európai Parlament 2022. január 17-én módosítások nélkül jóváhagyta a Tanács első olvasatban kialakított álláspontját. A jogi aktust ezt követően 2022. március 4-én kihirdették a Hivatalos Lapban<sup>7</sup>.
10. Mivel az útdíjakról szóló javaslatot elfogadták, a nehéz tehergépjárművek adóztatásáról szóló javaslat viszont még mindig függőben volt, a cseh elnökség – figyelembe véve a javaslat jogalapját (az EUMSZ 113. cikke) és fő tárgyát (adózás) – úgy döntött, hogy a javaslattal kapcsolatos tárgyalások az adóügyi munkacsoportban folytatódjanak. Az elnökség 2022. szeptember 15-re és október 7-re szervezte meg az adóügyi munkacsoportnak a javaslattal foglalkozó üléseit.
11. Az első ülésen a Bizottság az első mobilitási csomag keretébe helyezve ismertette a javaslatát. A tárgyalás alatt álló irányelv a csomag egyetlen olyan eleme, amelyet még nem fogadtak el. A Bizottság elmagyarázta, hogy a járműveknek az adó miatti, másik országban történő nyilvántartásba vételét a 2020-ban elfogadott csomagba tartozó jogi eszközök akadályozzák. Ezek a járművezetők kiküldetéséről szóló irányelv<sup>8</sup>, a vezetési időről, a pihenőidőről és a menetíró készülékekről szóló rendelet<sup>9</sup>, valamint az EU közúti árufuvarozási piacához való hozzáférésről szóló rendelet<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> HL L 69., 2022.3.4., 1. o.

<sup>8</sup> Az (EU) 2020/1057 irányelv a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint az 1024/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 249., 2020.7.31., 49. o.)

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1054 rendelete (2020. július 15.) az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról (HL L 249., 2020.7.31., 1. o.).

<sup>10</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1055 rendelete (2020. július 15.) az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról (HL L 249., 2020.7.31., 17. o.)

12. A második ülésen a Bizottság a közúti fuvarozási piacra vonatkozó aktualizált számadatokat közölte, továbbá bemutatta azokat az intézkedéseket, amelyeket a tiltott üzleti gyakorlatok megszüntetése érdekében hoztak, biztosítva, hogy a fuvarozók valóban abban a tagállamban rendelkezzenek székhellyel, ahol lényegi tevékenységüket végzik. Az ismertetett számadatok azt mutatják, hogy a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó minimális adótételek csökkentése elhanyagolható mértékben ösztönözné a fuvarozóvállalatokat az áttelepülésre, ami érinthetné a tagállamokban keletkező adóalapot.
13. A cseh elnökség ezenkívül előterjesztett egy kompromisszumos szöveget, amelynek lényege az, hogy az irányelv hatálybalépésétől kezdve a minimális adótételek nullára csökkenthetők (tehát elvetették a Bizottság által javasolt fokozatos csökkentést), és a tagállamok megnyugtatása érdekében beillesztettek egy preambulumbekendést arról, hogy a minimális adótételek csökkentésétől függetlenül a tagállamoknak továbbra is széles körű mérlegelési lehetőségük marad, és fenntarthatják a nehéz tehergépjárművekre kivetett meglévő adótételeket.
14. A legtöbb tagállam üdvözölte és támogatta az elnökség kompromisszumos szövegét és azt, hogy a lehető legnagyobb mértékű rugalmasságot kívánják biztosítani. Egyes tagállamok aggodalmuknak adtak hangot az irányelv alkalmazásának kezdetével és az Euromatrica-megállapodáshoz való igazításával kapcsolatban, továbbá felvetették, hogy szükség van-e az I. melléklet megtartására, ha az adótételek nullára csökkennek, és jelezték, hogy költségvetési vonzatai lehetnek annak, ha más tagállamok adócsökkentése miatt a saját adótételeik csökkentésére kényszerülnek.
15. A delegációk aggodalmainak eloszlatása érdekében az elnökség egy módosított kompromisszumos szöveget terjesztett elő a magas szintű adóügyi munkacsoport ülésén. Ebben későbbre halasztotta az irányelv hatálybalépését, és beillesztett egy felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezést. Bár az ülés résztvevői széles körben támogatták az új szöveget, néhány delegáció még mindig nem tudta visszavonni a fenntartásait.
16. A felvetett aggályokra reagálva az elnökség úgy határozott, hogy az e feljegyzés mellékletében szereplő szövegben módosítja, azaz 2026. január 1-jéig elhalasztja az irányelv alkalmazásának kezdőnapját.

### III. A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK

17. A fentiekre figyelemmel felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy

- állapodjon meg az e feljegyzés mellékletében található szövegről;
  - javasolja a Tanácsnak, hogy az e feljegyzés mellékletében található elnökségi kompromisszumos szöveg alapján érjen el politikai megállapodást az irányelvtervezetről.
-

2017/0115 (CNS)

Tervezet

**A TANÁCS IRÁNYELVE**

**a járművekre egyes közúti infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a nehéz tehergépjárművek adóztatására vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 113. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Parlament véleményére<sup>11</sup>,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>12</sup>,

különleges jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) 2011. március 28-i fehér könyvében<sup>13</sup> a Bizottság a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elvének teljes körű alkalmazására való átállást tűzte ki célul, a bevételtermelés és a jövőbeli közlekedési beruházások finanszírozásának biztosítása érdekében.
- (2) A nehéz tehergépjárművek éves járműadója viszonzatlan befizetés, mivel ahhoz a tényhez kapcsolódik, hogy a járművet az adózó tekintetében az adott időszakra nyilvántartásba vették, és mint ilyen, nem tükrözi az infrastruktúra konkrét használatát. Hasonló okok miatt a nehéz tehergépjárművekre kivetett járműadók nem elég eredményesek a tisztább és hatékonyabb működésre való ösztönzés vagy a forgalmi torlódások csökkentése terén.

---

<sup>11</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>12</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>13</sup> Fehér könyv: „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”, COM(2011) 144 végleges, 2011. március 28.

- (3) Az úthasználati díjak, mivel közvetlenül összefüggenek az úthasználattal, egyértelműen hatékonyabb eszközök ezen célok elérésére. Az 1999/62/EK irányelv 7k. cikkével összhangban az úthasználati díjakat bevezető tagállamok megfelelő ellentételezést biztosíthatnak a nemzeti fuvarozók számára.
- (4) A nehéz tehergépjárművekre kivetett járműadók alkalmazása olyan költséget jelent, amelyet az ágazatnak mindenképpen viselnie kell; akkor is, ha a tagállamok úthasználati díjakat vetnének ki. A nehéz tehergépjárművekre kivetett járműadók ezért akadályozhatják az úthasználati díjak bevezetését.
- (5) Következésképpen nagyobb hatáskört kell biztosítani a tagállamok számára annak érdekében, hogy mérsékelhessék a nehéz tehergépjárművekre kivetett járműadókat, nevezetesen az 1999/62/EK irányelvben meghatározott valamennyi minimális adótétel 0 EUR-ra történő csökkentése révén. E lehetőség sérelme nélkül a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy hatályban tartsák a nehéz tehergépjárművekre kivetett jelenlegi járműadókat, ugyanilyen típusú más adóval váltsák fel az említett adókat, vagy megszüntessék, majd azt követően újra bevezessék az említett adókat.
- (6) Az 1999/62/EK irányelvben meghatározott valamennyi minimális adótétel 0 EUR-ra történő csökkentése nem érinti a tagállamok azon lehetőségét, hogy fenntartsák az ezen irányelv elfogadását megelőzően bármely nehéz tehergépjármű tekintetében engedélyezett csökkentett adótételeket vagy mentességeket.
- (7) Tekintettel a belső piac zökkenőmentes működése biztosításának fontosságára, a Bizottságnak 2030. január 1-jéig értékelnie kell az 1999/62/EK irányelvben meghatározott valamennyi minimális adótétel csökkentését.
- (8) Az 1999/62/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

*1. cikk*

Az 1999/62/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. a II. fejezet címe helyébe a következő cím lép:  
„Nehéz tehergépjárművek adóztatása”;

2. a 3. cikk a következőképpen módosul:

a) [...] az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

**i.** [...] a bevezető szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az 1. cikk a) pontjában említett, nehéz tehergépjárművekre kivetett járműadók a következők:”;

**ii. a Horvátországra vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:**

**„ — Horvátország:**

**godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon.”**

**iii. a Szlovákiára vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:**

**„ — Szlovákia:**

**daň z motorových vozidiel.”**

**iv. az Egyesült Királyságra vonatkozó bejegyzést el kell hagyni;**

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Azok a tagállamok, amelyek az (1) bekezdésben felsorolt bármely adót ugyanolyan típusú más adóval váltanak fel, illetve megszüntetnek egy az (1) bekezdésben felsorolt adót, majd azt követően bevezetnek egy ugyanolyan típusú más adót, értesítik erről a Bizottságot, a Bizottság pedig adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be a 3. cikk (1) bekezdésének naprakésszé tételére vonatkozóan.”;

c) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Függetlenül attól, hogy a fentebb említett adók milyen szerkezetűek, a tagállamok az I. mellékletben meghatározott minimális adótételekkel összhangban állapíthatják meg ezen adónak az I. mellékletben említett egyes járműosztályokra vagy alosztályokra vonatkozó adótételeit.”;

3. a 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„6. cikk*

(1) A Bizottság 2030. január 1-jéig értékeli ezen irányelv nehéz tehergépjárművek adóztatásával kapcsolatos rendelkezéseinek végrehajtását és hatásait. Az értékelés során elsősorban az említett rendelkezések által a belső piac működésére gyakorolt hatások elemzésére kell összpontosítani.

(2) A Bizottság az említett értékelés alapján adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be ezen irányelv releváns rendelkezéseinek megfelelő módosítására vonatkozóan.”; [...]

4. a 7. cikk (9) bekezdésének c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) bármely jármű, amelyre teljesülnek az alábbi feltételek:

i. nemzetbiztonsági vagy polgári védelmi célokat szolgáló, tűzoltó és egyéb vészhelyzeti szolgálatok, illetve a rendőrség által használt, valamint útkarbantartási célokra használt jármű; vagy

ii. a bejegyzés szerinti tagállam közútjain csak alkalmi jelleggel közlekedő és olyan természetes vagy jogi személyek által üzemeltetett jármű, akiknek/amelyeknek a fő tevékenysége nem áru fuvarozás, feltéve hogy az ilyen járművel végzett fuvarozási tevékenység nem idéz elő torzulásokat a versenyben, továbbá hogy a Bizottság a csökkentett mértékű adók vagy adómentesség alkalmazásához hozzájárul; vagy

iii. fogyatékossgal élő személyek tulajdonában lévő, illetve e személyek által használt jármű; valamint”;

5. az 1999/62/EK irányelv I. mellékletének helyébe ezen irányelv mellékletének szövege lép.

## 2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek [...] **2025. december 31**-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

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

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.
- (3) A tagállamok [...] **2026. január 1**-jétől alkalmazzák ezt az irányelvet.

## 3. cikk

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

## 4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

*a Tanács részéről  
az elnök*

## MELLÉKLET

### „ I. MELLÉKLET

#### A NEHÉZ TEHERGÉPJÁRMŰVEKRE ALKALMAZANDÓ MINIMÁLIS ADÓTÉTELEK

Gépjárművek			
Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össz tömeg (tonna)		Minimális adótétel (euro/év)	
Legalább	Kevesebb mint	Légrugós vagy azzal egyenértékű felfüggesztés <sup>14</sup>	Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek
Kéttengelyes			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Háromtengelyes			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

<sup>14</sup> A Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össz tömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.) II. mellékletének meghatározásával összhangban egyértékűként elismert felfüggesztés.

Négytengelyes			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

JÁRMŰSZERELVÉLNYEK (CSUKLÓS JÁRMŰVEK ÉS KÖZÚTI VONTATÓK)			
Tengelyek száma és megengedett legnagyobb össztömeg (tonna)		Minimális adótétel (euro/év)	
Legalább	Kevesebb mint	Légrugós vagy azzal egyenértékű felfüggesztés <sup>15</sup>	Egyéb tengelyfelfüggesztési rendszerek

<sup>15</sup> A Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.) II. mellékletének meghatározásával összhangban egyértékűként elismert felfüggesztés.

2 + 1 tengelyes			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 tengelyes			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 tengelyes			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 tengelyes			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 tengelyes			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

”