EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.6.27.
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A jelenlegi megbízatási időszaka során a Bizottság számára a versenyképességi iránytű[1] szolgál iránymutatásul a gazdaságpolitikában. A versenyképességi iránytű az Európai Tanács budapesti nyilatkozatára[2] és az európai vállalkozások és szakszervezetek képviselőinek antwerpeni nyilatkozatára[3] épül. A versenyképességi iránytű *közös dekarbonizációs és versenyképességi ütemtervet* határoz meg, amely a versenyképesség fokozásához szükséges három transzformatív tényező egyike.

Azt, hogy miben is áll ez a tényező, a tisztaipar-megállapodás[4] fejti ki bővebben. Célja, hogy megerősítse az EU versenyképességét, ugyanakkor biztosítsa, hogy ne térjünk le a klímasemlegesség elérése felé vezető útról. A leghangsúlyosabb az, hogy támogassa a vállalatokat e cél elérésében, és megteremtse számukra az ehhez szükséges megfelelő feltételeket. Emellett az EU gazdasági és energiabiztonságának fokozására törekszik azáltal, hogy csökkenti az importált fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségét, és növeli az EU-n belüli dekarbonizált energiatermelésből előállított energia részarányát.

A versenyképességi iránytűben és a tisztaipar-megállapodásban különös figyelmet kap a gépjárműipar. Ez az ágazat jelenleg mélyreható és átalakító erejű átalakuláson megy keresztül, amelyet a digitalizáció és a dekarbonizáció jelentette technológiai változások vezérelnek. Ezt szem előtt tartva a Bizottság ipari cselekvési tervet fogadott el az európai gépjárműiparra vonatkozóan[5].

Az említett három stratégia a dekarbonizációt a növekedés fontos hajtóerejének tekinti, és konkrét intézkedéseket terjeszt elő annak érdekében, hogy az uniós iparágak számára üzletileg megalapozottabbá tegye a tiszta termelést. A cselekvési terv konkrét ösztönzőket tartalmaz a kibocsátásmentes járművek, többek között nehézgépjárművek elterjedésének fellendítésére.

2022-ben a közúti nehézteher-szállítási ágazat a közúti közlekedés szén-dioxid-kibocsátásának 27,5 %-át adta[6] annak ellenére, hogy a járműállomány mindössze 2,4 %-át tette ki[7]. A közúti nehézteher-szállítási ágazat szén-dioxid-kibocsátása az EU összes kibocsátásának több mint 6,9 %-át tette ki, és 20 %-kal magasabb volt, mint 1995-ben.

A közúti árufuvarozás a kibocsátáscsökkentési nehézségekkel szembenéző ágazatok közé tartozik, ami azt jelenti, hogy a kibocsátáscsökkentés költsége magasabb, mint más gazdasági

---

1 COM(2025) 30 final.

2 https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.

3 https://antwerp-declaration.eu/.

4 COM(2025) 85 final.

5 COM(2025) 95 final.

6 A közúti nehézteher-szállítási ágazat szén-dioxid-kibocsátása 1995 és 2022 között 20 %-kal nőtt, míg ugyanebben az időszakban a forgalom volumene 70 %-kal nőtt. Tehát a hatékonyabb járműveknek köszönhetően relatíve csökkent a szén-dioxid-kibocsátás, ez a javulás azonban a forgalom növekedése miatt nem eredményezte a szén-dioxid-kibocsátás abszolút csökkenését. Összehasonlításképpen: ugyanebben az időszakban a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátása 9 %-kal, a forgalmuk volumene pedig 24 %-kal nőtt. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

7 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

ágazatokban. Emellett a közúti árufuvarozási szolgáltatások piacát rendkívül éles verseny és alacsony haszonkulcs jellemzi, ami korlátozza a költséges kibocsátáscsökkentési technológiákba, például a kibocsátásmentes járművekbe történő beruházásokat.

A nehézgépjármű-gyártásban végbement innováció az elmúlt években olyan kibocsátásmentes modellek bevezetéséhez vezetett, amelyek valamennyi felhasználási esetre kiterjednek, beleértve a nagy távolságon történő közúti áruszállítást is[8]. Használatuk 2019 óta jelentősen elterjedt[9]. 2024-ben az összes új nehézgépjármű 3,9 %-a volt kibocsátásmentes jármű[10], beleértve a 12 tonnát meghaladó tömegű új nehéz tehergépjárművek 1,2 %-át. Azonban a nehézgépjármű-állományon belül a kibocsátásmentes járművek aránya továbbra is rendkívül alacsony[11].

A nehézgépjárművekre vonatkozó 2025-ös, a 2019-es értékekhez képest 15 %-os szén-dioxid-csökkentési célérték[12] elérhető a hagyományos járművek hatékonyságának javításával, de a kibocsátásmentes járművek elterjedésének fel kell gyorsulnia a későbbi célértékek elérése érdekében[13]. A kibocsátásmentes járművek beszerzésére irányuló kezdeti beruházás azonban körülbelül 2,5-szer magasabb, mint az egyenértékű hagyományos járművek ezen költsége[14], és továbbra is a szélesebb körű bevezetésük egyik fő akadálya.

A személygépkocsik piacával ellentétben a nehézgépjárművek piaca vállalkozások közötti piac. A beruházási döntéseket a jármű teljes élettartama során felmerülő költségek határozzák meg. Ez a teljes tulajdonlási költség[15] (TCO). A nehézgépjárművek piaca árérzékeny. Ez azt

---

8 Lásd: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a közúti nehézgépjárművek technológiai és piaci érettségéről (COM(2025)260). Lásd még a jelenlegi kibocsátásmentes modellek listáját az e weboldal alján elérhető dokumentumban: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

9 2019-hez képest 2024-ben 40-szer több olyan kibocsátásmentes nehéz tehergépjárművet értékesítettek, amelyek tömege meghaladja a 12 tonnát – a 12 tonna alatti, de 3,5 tonnát meghaladó tömegű kibocsátásmentes nehéz tehergépjárművek esetében ez a növekedés 6,5-szeres volt, a kibocsátásmentes autóbuszok esetében pedig 4-szeres. A kibocsátásmentes járművek értékesítési adatai 2024-ben a következők voltak: A 12 tonnát meghaladó tömegű nehéz tehergépjárművek esetében 3 400 darab (az újonnan nyilvántartásba vett járművek körülbelül 1,2 %-a), 12 tonna alatti és 3,5 tonna feletti tömegű nehéz tehergépjárművek esetében 4 800 darab (10 %), az autóbuszok esetében pedig 6 000 darab (17 %). https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

10 https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

11 2023-ban az akkumulátoros elektromos nehéz tehergépjárművek (azaz a 3,5 tonnát meghaladó tömegű járművek) az uniós állomány 0,1 %-át tették ki (ezek aránya Dániában volt a legmagasabb, 1 %). Az akkumulátoros elektromos autóbuszok az állomány 2,5 %-át tették ki (arányuk Hollandiában volt a legmagasabb, 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

12 A közúti nehézgépjárművekre vonatkozó kibocsátáscsökkentési célértékeket az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról szóló, 2019. június 20-i (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet határozza meg. Lásd az alábbi, „Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival” című szakaszt.

13 A gyártók jelezték, hogy 2030-ban várhatóan körülbelül minden harmadik új nehézgépjármű kibocsátásmentes jármű lesz. Lásd: COM(2025)260 és a kapcsolódó alátámasztó tanulmány: „Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs” (Piaci felkészültségi elemzés – Az alternatív üzemanyaggal működő nehézgépjárművek várható elterjedése 2030-ig és a hozzájuk kapcsolódó infrastrukturális igények), https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/.

14 A különböző technológiákkal hajtott tehergépjárművek kiskereskedelmi árainak összehasonlítása a következő tanulmány C. függelékében található: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

15 A jármű teljes tulajdonlási költsége a kezdeti beszerzési költségnek és a jármű hasznos élettartama alatti üzemeltetés költségeinek (üzemanyag, karbantartás, adók, útdíjak és biztosítás) az összege.

jelenti, hogy a fuvarozók új járműbe történő beruházásra vonatkozó vásárlási döntését valószínűleg a jármű teljes tulajdonlási költsége fogja meghatározni. Más szóval az üzemeltetőknek üzletileg megalapozott lesz beruházniuk egy kibocsátásmentes járműbe, amint annak költsége alacsonyabb lesz, mint a fosszilis tüzelőanyaggal működő hagyományos járművek költsége.

A differenciált útdíjak csökkenthetik a kibocsátásmentes járművek üzemeltetési költségeit és ezáltal a teljes tulajdonlási költségét is. Így hozzájárulhatnak ahhoz, hogy az ilyen eszközökbe való beruházás üzleti megalapozottságának növeléséhez.

Az (EU) 2022/362 irányelv lehetővé tette[16] az úthasználati díjak[17] szén-dioxid-kibocsátás alapján történő kivetését. Az (EU) 2022/362 irányelv módosította az 1999/62/EK irányelvet[18], előírva többek között az infrastruktúradíjak és használati díjak differenciálását (elősegítve a tisztább járművek bevezetését) és/vagy a szén-dioxid-kibocsátás külső költségeinek internalizálását (a szennyezőbb járművek szankcionálása). Mindkét intézkedés csökkenti a hagyományos járművek és a kibocsátásmentes járművek teljes tulajdonlási költsége közötti különbséget.

Az útdíjak differenciálása a kibocsátásmentes járművek infrastruktúra- vagy használati díjainak 50–75 %-os csökkentését jelenti[19]. A külsőköltség-díj a közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás külső költségét hozzáadja az infrastruktúradíjhoz. Az irányelv referenciaértékeket határoz meg e díjra vonatkozóan a kibocsátott szén-dioxid-mennyiségre vonatkozó, tonnánként 100 EUR összegű szén-dioxid-ár alapján[20].

Az irányelv tovább erősíti ezt a két mechanizmust azáltal, hogy lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy jelentősen csökkentett díjmértéket állapítsanak meg, vagy akár teljes mentességet is biztosítsanak a kibocsátásmentes járművek számára az infrastruktúra- vagy használati díj alól 2025. december 31-ig[21]. Lehetővé teszi továbbá a tagállamok számára, hogy az irányelv referenciaértékeinek legfeljebb kétszereséig magasabb külsőköltség-díjakat alkalmazzanak a közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátásra[22].

---

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

17 Az „útdíj” fogalma magában foglalja az úthasználati díjat és a használati díjat. Az úthasználati díjat távolságalapú díjnak, a használati díjat pedig időalapú díjnak vagy matricának is nevezik. Az 1999/62/EK irányelv 2. cikke (1) bekezdésének 7. pontja az úthasználati díjat az alábbi három elem közül legalább egynek az összegeként határozza meg: infrastruktúradíj, külsőköltség-díj és torlódási díj. A használati díj ugyanezen irányelv 2. cikke (1) bekezdésének 16. pontja szerint olyan meghatározott összeg, amelynek megfizetése jogosultságot biztosít a jármű számára bizonyos közúti infrastruktúra meghatározott időtartam alatti használatára.

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

19 Az 1999/62/EK irányelv 7ga. cikke (3) bekezdésének d) pontja.

20 Az 1999/62/EK irányelv 7c. cikkének (1) bekezdése és IIIc. melléklete. Amint azt az (EU) 2022/362 irányelvre irányuló javaslat (COM(2017) 275 final) indokolása kifejti, az irányelv mellékleteiben szereplő értékek a közlekedés külső költségeiről szóló kézikönyvön alapulnak. A IIIc. melléklet értékeit az alábbi linken elérhető tanulmány 24. táblázatában szereplő adatok alapján számítják ki: https://op.europa.eu/hu/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1.

21 Az 1999/62/EK irányelv 7ga. cikke (1) bekezdésének ötödik albekezdése.

22 Az 1999/62/EK irányelv 7cb. cikkének (1) bekezdése.

Egy olyan tagállamban, amely teljes mértékben kihasználja ezeket a rendelkezéseket annak érdekében, hogy ösztönözze a fuvarozókat arra, hogy beruházzanak egy legfeljebb 40 tonna tömegű kibocsátásmentes gépjárműbe, a pénzügyi támogatás a becslések szerint eléri a 45 000 EUR-t a működés első évében[23]. A kisebb járművek alacsonyabb szintű támogatásban részesülnek. Egyes felhasználási esetekben az irányelv hozzájárul a kibocsátásmentes nehézgépjárművek és a hagyományos járművek közötti költségparitás eléréséhez[24].

E rendelkezések nemzeti jogba való átültetésének határideje 2024. március 25-e volt. A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó jelentősen kedvezményes díjtételek alkalmazásának, illetve e járművek infrastruktúra- vagy használati díjak alóli mentesítésének lehetősége 2025. december 31-én lejár. Ez az időszak túl rövid ahhoz, hogy megfelelően ösztönözze az új kibocsátásmentes nehézgépjárművek iránti keresletet.

A Bizottság ezért e mentesség alkalmazhatóságának meghosszabbítását javasolja. Annak érdekében, hogy támogassa az európai gyártókat azon célkitűzésük elérésében, hogy a 2030-as beszámolási időszakban 43 %-kal csökkentsék az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátását (az (EU) 2019/1242 rendeletben meghatározottak szerint), a Bizottság azt javasolja, hogy a mentességet a 2030-as beszámolási időszak végéig hosszabbítsák meg, amely 2031. június 30-ig tart. Ez a módosítás koherens jogszabályi keretet biztosítana.

A jelenlegi mentesség 2025. december 31-én lejár, és a nemzeti hatóságoknak át kell ültetniük a nemzeti jogba a jelenleg javasolt irányelv rendelkezéseit. A Bizottság ezért felkéri az Európai Parlamentet és a Tanácsot, hogy fontolják meg e javaslat elfogadásának felgyorsítását.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Ez a javaslat meghosszabbítana egy olyan meglévő rendelkezést, amelyet nemrégiben vezettek be, és ezért összhangban van az útdíjakra vonatkozó meglévő szakpolitikai kerettel. Amennyiben végrehajtották, ez a rendelkezés elősegítette a kibocsátásmentes járművek üzleti megalapozottságának megteremtését. Az infrastruktúra- vagy használati díjak alóli mentesség kiegészíti a külsőköltség-díjak alkalmazását, mivel mindkét intézkedés csökkenti a kibocsátásmentes és a hagyományos járművek üzemeltetési költségei és ezáltal a teljes tulajdonlási költségük közötti különbséget. Ezért mindkét intézkedés fontos a kibocsátásmentes járművekbe történő beruházások üzleti megalapozottságának javításához.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a javaslat kiterjeszti egy olyan intézkedés alkalmazási idejét, amely az új nehézgépjárművek piacának keresleti oldalát érinti azok elterjedésének felgyorsítása érdekében. Ezért kiegészíti a nehézgépjárművekről szóló **rendelet**[25] szén-dioxid-kibocsátási előírásait, amely rendelet az új nehézgépjárművek piacának kínálati oldalára hat, és 2030-ig 43 %-os szén-dioxid-csökkentési célértéket (ezt követően pedig 2040-ig magasabb célértékeket) határoz meg a gyártók számára. A gyártók a következők révén érhetik el a

[23] https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

[24] https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 és https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

[25] 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?locale=hu).

célértékeket: i. a hagyományos járművek hatékonyságának javítása, és/vagy ii. az általuk forgalomba hozott kibocsátásmentes járművek számának növelése. Ez a javaslat segíti a gyártókat a kibocsátásmentes járművek elterjedésének felgyorsításában.

A szén-dioxid-kibocsátás okozta költségek internalizálása csökkenti a tisztább és a szennyezőbb járművek teljes tulajdonlási költsége közötti különbséget azáltal, hogy növeli a hagyományos járművek üzemeltetési költségeit. Az 1999/62/EK irányelv külsőköltség-díj kivetésével internalizálja a szén-dioxid-kibocsátás költségét. 2027-től a közúti közlekedésből származó kibocsátások is a **2003/87/EK irányelv (ETS2)**[26] szerinti kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá fognak tartozni. Az e két intézkedés közötti összhangról a Bizottság az 1999/62/EK irányelv 7cb. cikkének (4) bekezdésével és 7ga. cikkének (8) bekezdésével összhangban 2027-ig jelentést készít. Az értékelés az **energiaadónak a 2003/96/EK tanácsi irányelvben**[27] szabályozott szén-dioxid-árazásra gyakorolt hatásával is foglalkozni fog.

A töltőinfrastruktúra előfeltétele a kibocsátásmentes nehézgépjárművek gyorsabb elterjedésének. A közelmúltban felülvizsgált **TEN-T rendelet**[28] és az **alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet**[29] célértékeket határozott meg az elektromos és hidrogéntöltő állomások kiépítésére vonatkozóan, beleértve a nehézteher-szállításra vonatkozó konkrét célértékeket is. Ezenkívül az uniós gépjárműiparra vonatkozó ágazati cselekvési tervben bejelentették, hogy a Bizottság dolgozni fog a **tiszta üzemű európai közlekedési folyosók** kiépítésén annak érdekében, hogy felgyorsítsa a nehézgépjárművek elektromos töltőszigeteinek kiépítését. Kijelentette továbbá, hogy a **fenntartható közlekedésre vonatkozó**, küszöbön álló **beruházási tervben** további javaslatokat fognak tenni.

A szén-dioxid-kibocsátás csökkentése érdekében alapvető fontosságú a fosszilis üzemanyagokról a megújuló energiaforrásokra való átállás. 2023-ban a megújuló energia vált a villamosenergia-termelés első számú forrásává az EU-ban[30]. A villamosenergia-hálózat infrastruktúrájának bővítése azonban ugyanilyen fontos ezen átállás támogatásához. A hálózati csatlakozások döntő fontosságúak a nehézgépjárművek töltőinfrastruktúrájának kiépítése szempontjából. A **hálózatokra vonatkozó uniós cselekvési terv**[31] keretében már több intézkedést is terveznek, amelyeket a **hálózati csomag** és a **villamosítási cselekvési terv**

---

[26] Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

[27] A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről (HL L 283., 2003.10.31., 51. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj).

[28] Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1679, 2024.6.28., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 234., 2023.9.22., 1. o., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj?eliuri=eli%3Areg%3A2023%3A1804%3Aoj&locale=hu).

[30] 2023-ban a villamosenergia-termelés 44,7 %-a megújuló energiaforrásokból, 32,5 %-a pedig fosszilis tüzelőanyagokból származott https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1.

[31] A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Hálózatok: a hiányzó láncszem – A hálózatokra vonatkozó uniós cselekvési terv, COM(2023) 757 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682.

is ki fog egészíteni. A Bizottság **iránymutatást** és **ajánlásokat** fog kiadni a tagállamoknak az elektromos töltőpontok hálózatokhoz való csatlakozására és azok elsőbbségi kezelésére vonatkozó várakozási idő lerövidítéséről, és javasolni fogja a tagállamoknak, hogy az engedélyezési eljárások keretében vegyék figyelembe, hogy a töltőállomások és azok hálózathoz való csatlakozása kiemelkedően fontos közérdek.

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 és a tagállamok megosztott hatáskörrel rendelkeznek a közlekedés területén történő szabályozás tekintetében, de csak az EU módosíthatja a meglévő uniós szabályokat. Az 1999/62/EK irányelv meghatározza azokat az eseteket, amikor az úthasználati díjakat és használati díjakat csökkenteni lehet vagy azok alól mentesség adható. A nemzeti hatóságok mérlegelési jogkörrel rendelkeznek annak eldöntésében, hogy miként használják ki ezeket a lehetőségeket. A kibocsátásmentes járművekre vonatkozó, jelentősen csökkentett díjmértékek vagy e járművek infrastruktúra- vagy használati díjak alóli mentessége csak az irányelv módosításával hosszabbítható meg a 2025 vége utáni időszakra. A nemzeti hatóságok dönthetnek arról, hogy élnek-e ezzel a lehetőséggel.

- **Arányosság**

A javasolt intézkedések nem lépik túl az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló uniós célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket, ugyanakkor biztosítják a méltányosságot és a környezeti integritást is.

- **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**

Mivel az új szabályok végrehajtásának kezdete (azaz 2024. március 25.) óta csak rövid idő telt el, nem áll rendelkezésre elegendő információ az (EU) 2022/362 irányelv teljes körű utólagos értékeléséhez. Továbbá ez a javaslat csupán egy már létező rendelkezés kibővítésére szorítkozna.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

E javaslat előkészítése során a Bizottság célzott konzultációkat folytatott konkrét érdekelt felekkel, többek között a fuvarozók és a járműgyártók szövetségeivel, a civil társadalommal és a nemzeti hatóságokkal.

- **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

A Bizottság nyilvánosan hozzáférhető információkra támaszkodott mind a kibocsátásmentes járművek jelenlegi elterjedtségének, mind az infrastruktúra- vagy használati díjak alóli mentesség eredményességének értékelése során. A Bizottság által felhasznált valamennyi forrás megtalálható a fenti 1. szakasz szövegéhez fűzött lábjegyzetekben.

- **Hatásvizsgálat**

A Bizottság hatásvizsgálatot[32] végzett az (EU) 2022/362 irányelv elfogadásához vezető javaslathoz kapcsolódóan. Ez a javaslat csak egy opcionális rendelkezés záró időpontját módosítja. Ezért nincs szükség új hatásvizsgálat lefolytatására.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Ez a javaslat csupán egy időpontot módosítana, ezért semmilyen következménnyel nem jár az uniós jog egyszerűsítésére nézve.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat, valamint a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert elveket.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Az infrastruktúra- és használati díjak alóli mentesség kiterjesztése nincs hatással az uniós költségvetésre.

Az irányelv rendelkezései a tagállamok egyedi végrehajtási stratégiáitól függően eltérő hatással lennének a nemzeti költségvetésekre. A tisztább járművek útdíjainak csökkentése vagy az útdíjak alóli mentesítésük negatív hatással lehet a bevételekre és ezáltal a nemzeti költségvetésekre, kivéve, ha a többi járműre vonatkozó átlagos díjmértéket növelik[33]. Ezzel szemben a külsőköltség-díjak bevételt generálnak, és pozitív hatást gyakorolnak a nemzeti költségvetésekre. Az irányelv három lehetőséget kínál a tagállamok számára, amelyek a következők:

úthasználatidíj-csökkentések vagy -mentességek alkalmazása a tisztább járművekbe történő beruházások ösztönzése érdekében;

---

[32] A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatot, valamint 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 javaslatot kísérő hatásvizsgálat (SWD(2017) 180), elérhető a https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN címen.

[33] A 7ga. cikk (4) bekezdése előírja, hogy az úthasználati díjak e cikkben említett differenciálása nem alakítható ki úgy, hogy az a többletbevételhez jutást célozza. Ez azt jelenti, hogy a tagállamoknak lehetőségük van arra, hogy a tisztább járműveknek nyújtott díjkedvezmények vagy mentességek miatt elmaradt bevételeket a többi járműre kivetett magasabb díjak révén ellensúlyozzák.

külsőköltség-díjak alkalmazása annak érdekében, hogy ezek a külső költségek a magánszektor beruházási döntései során figyelembe legyenek véve;

mindkét eszköz egyidejű alkalmazása a hagyományos és a kibocsátásmentes járművek teljes tulajdonlási költsége közötti különbség lehető legnagyobb mértékű csökkentése érdekében.

Rövid és középtávon (azaz e javaslat időbeli hatálya tekintetében) az útdíjak csökkentésének a nemzeti költségvetésekre gyakorolt lehetséges negatív hatása várhatóan kisebb lesz, mint a külsőköltség-díjak pozitív hatása. Ennek az az oka, hogy jelenleg a kibocsátásmentes járművek még mindig nagyon kis részét képezik a járműállománynak[34], és 2030-ra várhatóan a nehézgépjármű-állomány 5–9 %-át teszik ki[35]. Ennek megfelelően, ha mindkét eszközt egyidejűleg alkalmazzák, a külsőköltség-díjakból származó bevételek várhatóan nagyobbak lesznek, mint az útdíjcsökkentésből vagy -mentességből származó elmaradt bevételek. Az útdíjakból (infrastruktúra- vagy használati díjak) és a külsőköltség-díjakból származó bevételek felhasználását az 1999/62/EK irányelv 9. cikkének (2) bekezdése szabályozza.

5. EGYÉB ELEMEK

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

Az 1999/62/EK irányelv 11. cikke ötéves jelentéstételi kötelezettséget állapít meg. A legutóbbi határidő 2025. március 25. volt, a következő határidő pedig 2030. március 25. A 11. cikk (2) bekezdésének c) pontja szerint „*a jelentésben tájékoztatást kell adni az infrastruktúradíjaknak vagy a használati díjaknak a járművek környezeti teljesítménye szerinti differenciálásáról a 7g., a 7ga. vagy a 7gb. cikk alapján*”. A következő határidő megelőzi a mentesség javasolt zárónapját, ezért megfelelő lesz a végrehajtás értékeléséhez. Így további jelentéstételi kötelezettség nincs tervbe véve.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Ez a javaslat meghosszabbítana egy meglévő opcionális rendelkezést, ezért nincs szükség magyarázó dokumentumra. Mindazonáltal azoknak a tagállamoknak, amelyek élnek ezzel a lehetőséggel, tájékoztatniuk kell erről a Bizottságot.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk módosítja az 1999/62/EK irányelv 7ga. cikke (1) bekezdésének ötödik albekezdését oly módon, hogy 2031. június 30-ig meghosszabbítja az e rendelkezésben meghatározott mentességet.

A 2. cikk úgy rendelkezik, hogy a tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot az ezen irányelv alapján meghozott intézkedésekről.

A 3. cikk az irányelv hatálybalépésének időpontját állapítja meg.

A 4. cikk kimondja, hogy az irányelv címzettjei a tagállamok.

[34] Lásd a 11. lábjegyzetet.
[35] COM(2025) 260.

2025/0188 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

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

(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 véleményére[36],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[37],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) A nyilvántartásba vett új kibocsátásmentes nehézgépjárművek száma a közelmúltban nőtt az Unióban, de továbbra is túl alacsony a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában[38] a közlekedési ágazat számára meghatározott szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékek eléréséhez. A kibocsátásmentes nehézgépjárművek szélesebb körű elterjedésének egyik fő akadálya az ilyen járművek beszerzésének magas kezdeti költsége. A kibocsátásmentes járművekbe való beruházás üzleti megalapozottságának erősítése azt jelenti, hogy törekedni kell a hagyományos járművekkel való költségparitásra. A teljes tulajdonlási költség a jármű beszerzésére irányuló kezdeti beruházásból és a jármű élettartama alatt felmerülő üzemeltetési költségekből áll. A hagyományos és a kibocsátásmentes járművek teljes tulajdonlási költségének különbsége csökkenthető a kibocsátásmentes járművek üzemeltetési költségeinek csökkentésével. Ezek a költségek magukban foglalják az útdíjakat is.

(2) Az (EU) 2022/362 európai parlamenti és tanácsi irányelv[39] többek között abban a tekintetben módosította az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet[40],

---

36 HL C ., ., . o.

37 HL C ., ., . o.

38 COM(2020) 789.

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

hogy lehetővé tette az útdíjaknak a járművek szén-dioxid-kibocsátása alapján történő megállapítását. Bevezette az infrastruktúra- és használati díjak differenciálásának és/vagy a szén-dioxid-kibocsátás külső költségei internalizálásának lehetőségét. Mindkét intézkedés érinti a járművek üzemeltetési költségeit. A díjak differenciálása csökkenti a kevésbé szennyező járművek üzemeltetési költségeit, míg a külsőköltség-díjak növelik a szennyezőbb járművek üzemeltetési költségeit. Mindkét intézkedés csökkenti a kibocsátásmentes és a hagyományos járművek teljes tulajdonlási költsége közötti különbséget. Mindkét intézkedés fontos a kibocsátásmentes járművekbe történő beruházás üzleti megalapozottságának növeléséhez.

(3) Az 1999/62/EK irányelv 7ga. cikke (1) bekezdésének ötödik albekezdése jelenleg csak 2025. december 31-ig teszi lehetővé a tagállamok számára, hogy az infrastruktúra- vagy használati díjak tekintetében kedvezményes díjmértékeket alkalmazzanak – anélkül, hogy az ilyen csökkentésekre felső határt szabnának –, vagy az ilyen díjak alóli teljes mentességet adjanak. A tagállamoknak ezt az (EU) 2022/362 irányelvvel bevezetett rendelkezést 2024. március 25-ig kellett átültetniük nemzeti jogukba. Ez az átültetési határidő nagyon rövid, két évnél rövidebb végrehajtási időszakot jelent. Ez az időszak túl rövid ahhoz, hogy érdemben ösztönözze az új kibocsátásmentes nehézgépjárművek iránti keresletet. Ezért ezt a határidőt meg kell hosszabbítani a kibocsátásmentes járművek szélesebb körű elterjedéséhez megfelelő feltételek megteremtése érdekében.

(4) Az útdíjak differenciálása befolyásolja az új járművet vásárló fuvarozók beruházási döntéseit. Ezért hatással van az új nehézgépjárművek piacának keresleti oldalára. A nehézgépjármű-gyártók ugyanazon piac kínálati oldalát alkotják. Számukra az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet[41] 2030-ra 43 %-os szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célérték elérését tűzte ki. Bár e cél eléréséhez a hatékony hagyományos járművek is hozzájárulnak, szükséges hozzá a kibocsátásmentes járművek szélesebb körű elterjedése is. Az első olyan év, amikor a gyártóknak el kell érniük ezt a célértéket, a 2030-as jelentéstételi időszak, amelynek határideje 2031. június 30.

(5) Az egyértelmű és koherens jogi keret biztosítása, valamint a gépjárműiparban működő uniós vállalatoknak a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célértékeik elérésében való támogatása érdekében a nehézgépjárművek piacának keresleti és kínálati oldalára vonatkozó intézkedések időzítését össze kell hangolni. Ezért 2031. június 30-ig meg kell hosszabbítani azt a határidőt, ameddig a tagállamok jelentősen csökkentett mértékű infrastruktúra- vagy használati díjakat alkalmazhatnak, vagy mentesíthetik a kibocsátásmentes járműveket az ilyen díjak alól.

(6) A módosított rendelkezés opcionális jellege azt jelenti, hogy a tagállamok nem kötelesek átültetni ezt az irányelvet. Mindazonáltal haladéktalanul tájékoztatniuk kell a Bizottságot, amennyiben élnek azzal a lehetőséggel, hogy 2025. december 31. után a kibocsátásmentes járművek esetében jelentősen csökkentett mértékű

---

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

[41] 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?locale=hu).

infrastruktúradíjakat és használati díjakat vagy az e díjak megfizetése alóli mentességet biztosítsanak,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

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

2. cikk

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

3. cikk

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*