

Bruxelles, den 27. juni 2025
(OR. en)

10936/25

**Interinstitutionel sag:
2025/0188 (COD)**

**TRANS 267
ENV 605
FIN 785**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	27. juni 2025
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 1999/62/EF for så vidt angår forlængelse af den periode, hvor tunge nulemissionskøretøjer kan drage fordel af væsentligt nedsatte infrastrukturafgifter eller brugsafgifter eller af fritagelser for at betale dem
--------	---

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2025) 348 final.

Bilag: COM(2025) 348 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af direktiv 1999/62/EF for så vidt angår forlængelse af den periode, hvor
tunge nulemissionskøretøjer kan drage fordel af væsentligt nedsatte
infrastrukturafgifter eller brugsafgifter eller af fritagelser for at betale dem**

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Konkurrenceevnekompasset¹ guider Kommissionens økonomiske politik i den igangværende mandatperiode. Det bygger på Det Europæiske Råds Budapesterklæring² og Antwerpenerklæringen³ fra europæiske erhvervs- og fagforeningsrepræsentanter. Konkurrenceevnekompasset definerer *en fælles køreplan for dekarbonisering og konkurrenceevne* som et af tre transformationskrav, som har til formål at styrke konkurrenceevnen.

Dette imperativ er udviklet i aftalen om ren industri⁴. Det har til formål at styrke EU's konkurrenceevne og samtidig sørge for, at Unionen forbliver på rette spor med hensyn til at opnå klimaneutralitet. Fokus er på at yde støtte og skabe de rette betingelser for, at virksomhederne kan nå dette mål. Det har også til formål at øge EU's økonomiske sikkerhed og energisikkerhed ved at mindske Unionens afhængighed af importerede fossile brændstoffer og øge andelen af energi, der produceres ved dekarboniseret produktion i EU.

I kompasset for konkurrenceevne og aftalen om ren industri lægges der særlig vægt på bilindustrien. Denne sektor gennemgår som følge af teknologiske forandringer såsom digitalisering og dekarbonisering en gennemgribende og transformativ omstilling. Med dette in mente har Kommissionen vedtaget en industrihandlingsplan for den europæiske bilsektor⁵.

I disse tre strategier udpeges dekarbonisering som en stærk drivkraft for vækst, og der foreslås konkrete foranstaltninger med henblik på at give EU's industrier et stærkere forretningsmæssigt grundlag for ren produktion. Handlingsplanen indeholder specifikke incitamenter til at fremme udbredelsen af nulemissionskøretøjer, herunder tunge køretøjer.

I 2022 stod de tunge vejtransportkøretøjer for 27,5 % af vejtransportsektorens CO₂-emissioner⁶ på trods af, at de blot udgjorde 2,4 % af vognparken⁷. CO₂-emissionerne i sektoren for tung vejtransport tegnede sig for mere end 6,9 % af alle emissioner i EU og var 20 % højere end i 1995.

Vejgodstransport er en sektor, for hvilken det er vanskeligt at nedbringe emissionerne, hvilket betyder, at omkostningerne ved at reducere emissionerne er højere end i andre økonomiske sektorer. Desuden er markedet for vejgodstransporttjenester yderst konkurrencepræget og

¹ COM(2025) 30 final.

² <https://www.consilium.europa.eu/da/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 CO₂-emissionerne fra sektoren for tung vejtransport steg med 20 % mellem 1995 og 2022, og trafikmængden steg i samme periode med 70 %. Der skete således en forholdsmæssig reduktion af CO₂-emissionerne på grund af mere effektive køretøjer, men denne forbedring resulterede på grund af de øgede trafikmængder ikke i nogen samlet reduktion af CO₂-emissionerne. For sammenligningens skyld steg CO₂-emissionerne og trafikmængden for personbiler med henholdsvis 9 % og 24 % i samme periode. 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.

kendetegnet ved lave fortjenstmargener, hvilket begrænser investeringerne i dyre teknologier til at reducere emissionerne såsom nulemissionskøretøjer.

Innovation fra fabrikanten af tunge køretøjer har i de seneste år ført til udrulning af nulemissionsmodeller, der dækker alle brugstilfælde, herunder langdistancetransport⁸. Anvendelsen af disse modeller er steget betydeligt siden 2019⁹. I 2024 var 3,9 % af alle nye tunge køretøjer nulemissionskøretøjer¹⁰, herunder 1,2 % nye tunge lastvogne med en vægt på over 12 ton. Andelen af nulemissionskøretøjer i bilparken af tunge køretøjer er dog fortsat ekstremt lav¹¹.

2025-målet for reduktion af tunge køretøjers udledning af CO₂ på 15 % i forhold til 2019-værdierne¹² kan nås gennem effektivitetsforbedringer i konventionelle køretøjer, men udbredelsen af nulemissionskøretøjer skal hurtigt øges for at nå efterfølgende mål¹³. Den indledende investering i forbindelse med erhvervelse af et nulemissionskøretøj er imidlertid ca. 2,5 gange højere end omkostningerne ved tilsvarende konventionelle køretøjer¹⁴ og er fortsat en af de største hindringer for en hurtigere udbredelse heraf.

I modsætning til markedet for personbiler er markedet for tunge køretøjer et business-to-business-marked. Investeringsbeslutninger er drevet af et køretøjs omkostninger over hele dets levetid. Dette kaldes de samlede ejerskabsomkostninger¹⁵ (TCO). Markedet for tunge køretøjer er prisfølsomt. Dette betyder, at operatørernes købsbeslutning, når de investerer i et nyt køretøj, sandsynligvis vil være drevet af køretøjets TCO. Med andre ord vil operatørerne have et forretningsmæssigt grundlag for at investere i et nulemissionskøretøj, når omkostningerne herved bliver lavere end omkostningerne ved et konventionelt køretøj, der drives af fossile brændstoffer.

⁸ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om tunge vejtransportkøretøjers teknologiske modenhed og markedsmodenhed (COM (2025)260). Se også en liste over de eksisterende nulemissionsmodeller i dokumentet nederst på denne webside: <https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/>.

⁹ Sammenlignet med 2019 blev der solgt 40 gange flere tunge nulemissionskøretøjer med en vægt på over 12 ton i 2024, 6,5 gange flere tunge nulemissionskøretøjer med en vægt på under 12 ton og over 3,5 ton og 4 gange flere nulemissionsbusser og turistbusser. Salgstallene for nulemissionskøretøjer i 2024 var: 3 400 tunge lastvogne med en vægt på over 12 ton (ca. 1,2 % af nyregistreringerne), 4 800 med en vægt på under 12 ton og over 3,5 ton (10 %) og 6 000 busser (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 Batteridrevne tunge lastvogne (dvs. køretøjer med en vægt på over 3,5 ton) udgjorde 0,1 % af EU's flåde i 2023 (Danmark havde den højeste andel med 1 %). Batteridrevne elbusser udgjorde 2,5 % af flåden (Nederlandene havde den højeste andel med 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

¹² Emissionsreduktionsmålene for den tunge vejtransportsektor er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner. Se afsnittet nedenfor om "Sammenhæng med andre EU-politikker".

¹³ Fabrikanten angav, at ca. et ud af tre nye tunge køretøjer kan forventes at være et nulemissionskøretøj i 2030. Se COM (2025)260 og den tilhørende støtteundersøgelse: "Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs", <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/>

¹⁴ En sammenligning af detalpriserne på lastbiler, der drives af forskellige teknologier, findes i tillæg C til følgende studie: <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>.

¹⁵ Et køretøjs TCO er summen af initialanskaffelsesomkostningerne og de omkostninger, der er forbundet med at drive køretøjet i dets levetid (brændstof, vedligeholdelse, afgifter, vejafgifter og forsikring).

Differentierede vejafgifter kan reducere driftsomkostningerne og dermed TCO for nulemissionskøretøjer. De kan således bidrage til at skabe et stærkere forretningsmæssigt grundlag for at investere i disse køretøjer.

Direktiv (EU) 2022/362 muliggjorde ¹⁶ vejafgifter ¹⁷ på grundlag af CO₂ emissioner. Direktiv (EU) 2022/362 ændrede direktiv 1999/62/EF¹⁸ ved bl.a. at fastsætte bestemmelser om differentiering af infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne (til fordel for udbredelsen af renere køretøjer) og/eller om internalisering af eksterne omkostninger ved CO₂ (ved at straffe køretøjer, der er mere forurenende). Begge foranstaltninger mindsker kløften mellem traditionelle køretøjers TCO og nulemissionskøretøjers TCO.

Differentieringen af vejafgifterne består i en nedsættelse på mellem 50 % og 75 % af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne for nulemissionskøretøjer¹⁹. Afgiften for eksterne omkostninger følger den eksterne omkostning for trafikbaserede CO₂-emissioner til infrastrukturafgiften. Direktivet angiver på grundlag af en CO₂-pris på 100 EUR pr. ton udledt CO₂²⁰ referenceværdier for denne afgift.

Direktivet styrker disse to mekanismer yderligere ved at give medlemsstaterne mulighed for at fastsætte stærkt nedsatte satser eller endda indrømme en fuldstændig fritagelse fra infrastrukturafgiften eller brugsafgiften indtil den 31. december 2025 for nulemissionskøretøjer²¹. Det giver også medlemsstaterne mulighed for at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger for trafikbaserede CO₂-emissioner på op til to gange referenceværdierne i direktivet²².

Den monetære støtte i en medlemsstat, der gør fuld brug af disse bestemmelser med henblik på at tilskynde en operatør til at investere i et nulemissionskøretøj med en vægt på op til 40 ton, anslås at være helt op til 45 000 EUR i det første driftsår²³. Mindre køretøjer støttes på et lavere niveau. I nogle brugstilfælde bidrager direktivet til at opnå omkostningsparitet mellem tunge nulemissionskøretøjer og konventionelle køretøjer²⁴.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EUT L 69 af 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

¹⁷ Begrebet "vejafgifter" omfatter bompeng og brugsafgifter. Vejafgifter kaldes også afstandsbaseerde afgifter, og brugsafgifter kaldes også tidsbaseerde afgifter eller vignetter. Vejafgifter defineres i artikel 2, stk. 1, nr. 7), i direktiv 1999/62/EF som summen af mindst et af følgende tre elementer: en infrastrukturafgift, en afgift for eksterne omkostninger og en trængselsafgift. Brugsafgifter defineres i samme direktivs artikel 2, stk. 1, nr. 16), som et bestemt beløb, der, når det betales, giver et køretøj ret til at benytte visse vejinfrastrukturer i en given periode.

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

¹⁹ Artikel 7ga, stk. 3, litra d), i direktiv 1999/62/EF.

²⁰ Artikel 7c, stk. 1 i og bilag IIIc til direktiv 1999/62/EF. Som forklaret i begrundelsen til forslaget til, hvad der senere blev til direktiv (EU) 2022/362 (COM (2017) 275 final), er værdierne i direktivets bilag baseret på håndbogen om eksterne transportomkostninger. Værdierne i bilag IIIc er beregnet på grundlag af tallene i tabel 24 i undersøgelsen, som findes på: <https://op.europa.eu/da/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en>.

²¹ Artikel 7ga, stk. 1, femte afsnit, i direktiv 1999/62/EF.

²² Artikel 7cb, stk. 1, i direktiv 1999/62/EF.

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> and <https://www.youtube.com/watch?v=ktanEN7do6pA>.

Gennemførelsen af disse bestemmelser i national lovgivning skulle være afsluttet senest den 25. marts 2024. Muligheden for at anvende betydeligt nedsatte satser på nulemissionskøretøjer eller fritage dem for infrastrukturafgifter eller brugsafgifter udløber den 31. december 2025. Denne periode er for kort til i tilstrækkelig grad at fremme efterspørgslen efter nye tunge nulemissionskøretøjer.

Kommissionen foreslår derfor at forlænge anvendelsen af denne undtagelse. For at hjælpe europæiske fabrikanter med at nå deres mål om at reducere CO₂-emissionerne fra nye tunge køretøjer med 43 % i 2030-indberetningsperioden (som fastsat i forordning (EU) 2019/1242) foreslår Kommissionen, at undtagelsen forlænges indtil udgangen af 2030-indberetningsperioden, som udløber den 30. juni 2031. Denne ændring vil sikre en sammenhængende lovgivningsmæssig ramme.

Den nuværende undtagelse udløber den 31. december 2025, og de nationale myndigheder vil i så fald skulle gennemføre bestemmelserne i det nuværende direktivforslag i national ret. Kommissionen opfordrer derfor Europa-Parlamentet og Rådet til at overveje at fremskynde vedtagelsen af dette forslag.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag vil forlænge en eksisterende bestemmelse, der er blevet indført for nylig, og som derfor er i overensstemmelse med de eksisterende politiske rammer for vejafgifter. I tilfælde, hvor denne bestemmelse blev gennemført, havde den en positiv indvirkning på skabelsen af et forretningsmæssigt grundlag for nulemissionskøretøjer. Fritagelsen for infrastrukturafgifter eller brugsafgifter supplerer anvendelsen af afgifter for eksterne omkostninger, fordi begge foranstaltninger mindsker forskellen mellem driftsomkostningerne og dermed TCO'en for nulemissionskøretøjer og konventionelle køretøjer. Begge foranstaltninger er derfor vigtige for at styrke forretningsgrundlaget for investeringer i nulemissionskøretøjer.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Dette forslag forlænger en foranstaltning på efterspørgselssiden af markedet for nye tunge køretøjer for at fremskynde udbredelsen heraf. Den supplerer derfor præstationsnormerne for CO₂-emissioner i **forordningen** om tunge køretøjer²⁵, som påvirker udbudssiden af markedet for nye tunge køretøjer, og som fastsætter et CO₂-reduktionsmål på 43 % for fabrikanterne senest i 2030 (og efterfølgende højere mål frem til 2040). Fabrikanterne kan nå målene ved i) at forbedre konventionelle køretøjers effektivitet, og/eller ii) at øge antallet af nulemissionskøretøjer, som de bringer på markedet. Dette forslag hjælper fabrikanterne med at øge udbredelsen af nulemissionskøretøjer.

Internaliseringen af CO₂-omkostningerne mindsker TCO-kløften mellem renere køretøjer og mere forurenende køretøjer ved at øge driftsomkostningerne for konventionelle køretøjer. Direktiv 1999/62/EF internaliserer CO₂-omkostningerne ved at indføre en afgift for eksterne omkostninger. Fra 2027 vil emissioner fra vejtransport også være omfattet af

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

emissionshandelsordningen i **direktiv 2003/87/EF (ETS2)**²⁶. Overensstemmelsen mellem disse to foranstaltninger vil blive gjort til genstand for en rapport fra Kommissionen, som vil blive forelagt senest i 2027 i overensstemmelse med artikel 7cb, stk. 4, og 7ga, stk. 8, i direktiv 1999/62/EF. Vurderingen vil også omhandle **energibeskatningens** indvirkning på CO₂-prissætningen som reguleret i **Rådets direktiv 2003/96/EF**²⁷.

Opladningsinfrastruktur er en forudsætning for en hurtigere udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer. Den nyligt reviderede **TEN-T-forordning**²⁸ og **forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer**²⁹ fastsætter mål for etablering af ladestandere og brinttankstationer, herunder specifikke mål for tung transport. Desuden fremgik det af den industrielle handlingsplan for EU's bilsektor, at Kommissionen vil arbejde på **europæiske korridorer for ren transport** for at fremskynde udbredelsen af ladeknudepunkter for tunge køretøjer. Den anførte også, at der vil blive fremsat yderligere forslag i den kommende **investeringsplan for bæredygtig transport**.

For at nedbringe CO₂-emissionerne er det afgørende at overgå fra fossile brændstoffer til vedvarende energikilder. Vedvarende energi blev den førende kilde til elproduktion i EU i 2023³⁰. Det er imidlertid lige så vigtigt at udvide elnetinfrastrukturen for at støtte denne omstilling. Netforbindelser er afgørende for etableringen af opladningsinfrastrukturen til tung transport. Der er allerede planlagt flere foranstaltninger under **EU's handlingsplan for elnet**³¹, og dette vil også blive suppleret med **netpakken** og **handlingsplanen for elektrificering**. Kommissionen vil udstede **retningslinjer** og **henstillinger** til medlemsstaterne vedrørende afkortning af ventetiden for tilslutning af ladestandere til net og den prioriterede behandling af disse sager og vil anbefale, at medlemsstaterne i forbindelse med tilladelsesprocedurer tager hensyn til, at ladestationer og deres tilslutning til nettet er af væsentlig samfundsmæssig interesse.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for direktiv 1999/62/EF er artikel 91 og 113, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Dette forslag vedrører opkrævning af vejafgifter på køretøjer,

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87>).

²⁷ Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96>).

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

³⁰ I 2023 kom 44,7 % af elproduktionen fra vedvarende energikilder, og 32,5 % kom fra fossile brændstoffer <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1>.

³¹ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Net, den manglende forbindelse - en EU-handlingsplan for net, COM (2023) 757 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682>.

et område, som artikel 91, stk. 1, i TEUF finder anvendelse på. Retsgrundlaget for dette forslag er derfor artikel 91, stk. 1, i TEUF.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

EU deler kompetence med medlemsstaterne til at regulere på transportområdet i henhold til artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF, men kun EU kan tilpasse de eksisterende EU-regler. Direktiv 1999/62/EF fastsætter de tilfælde, hvor der kan indrømmes lempelser eller fritagelser for vejafgifter og brugsafgifter. De nationale myndigheder har skønsbeføjelser til at beslutte, hvordan disse muligheder skal udnyttes. De væsentligt nedsatte satser for nulemissionskøretøjer eller fritagelse af dem fra infrastrukturafgifter eller brugsafgifter kan kun forlænges efter udgangen af 2025 ved at ændre direktivet. Det er op til de nationale myndigheder at vælge, om de vil gøre brug af denne mulighed eller ej.

- **Proportionalitetsprincippet**

De foreslåede foranstaltninger går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå EU's mål om at reducere drivhusgasemissionerne og samtidig sikre retfærdighed og miljømæssig integritet.

- **Valg af instrument**

Eftersom den retsakt, der skal ændres, er et direktiv, bør ændringsretsakten have samme form.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Den korte tid, der er gået, siden de nye regler skulle gennemføres (dvs. den 25. marts 2024), betyder, at der ikke er tilstrækkelige oplysninger til, at der kan foretages en fuldstændig efterfølgende evaluering af direktiv (EU) 2022/362. Desuden vil dette forslag blot forlænge en allerede eksisterende bestemmelse.

- **Høringer af interessenter**

Under udarbejdelsen af dette forslag afholdt Kommissionen målrettede høringer af specifikke interessenter, herunder sammenslutninger af transportvirksomheder og køretøjsfabrikanter, civilsamfundet og nationale myndigheder.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Kommissionen har i sin vurdering af både det nuværende niveau af udbredelse af nulemissionskøretøjer og effektiviteten af fritagelsen for infrastrukturafgifter eller brugsafgifter brugt offentligt tilgængelige oplysninger. Alle de kilder, som Kommissionen har anvendt, er tilgængelige i fodnoterne til teksten i afsnit 1 ovenfor.

- **Konsekvensanalyse**

Kommissionen gennemførte en konsekvensanalyse, der ledsagede forslaget, og som førte til vedtagelsen af direktiv (EU) 2022/362³². Det nuværende forslag ændrer kun slutdatoen for en fakultativ bestemmelse. Der er derfor ikke behov for at foretage en ny konsekvensanalyse.

³² Konsekvensanalysen, der ledsager forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer og forslaget til

- **Målrettet regulering og forenkling**

Dette forslag vil blot ændre en dato og har derfor ingen konsekvenser for forenklingen af EU-retten.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget er i overensstemmelse med de grundlæggende rettigheder og overholder navnlig de principper, der er nedfældet i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forlængelsen af fritagelsen for infrastrukturafgifter eller brugsafgifter har ingen konsekvenser for EU's budget.

Direktivets bestemmelser vil have forskellige konsekvenser for de nationale budgetter afhængigt af medlemsstaternes individuelle gennemførelsesstrategier. Reduktion eller fritagelse af renere køretøjer for vejafgifter kan have en negativ indvirkning på indtægterne og dermed de nationale budgetter, medmindre den gennemsnitlige sats for andre køretøjer øges³³. Omvendt skaber afgifter for eksterne omkostninger indtægter og har en positiv indvirkning på de nationale budgetter. Direktivet tilbyder tre valgmuligheder til medlemsstaterne, som kan gennemføre:

vejafgiftslempelser eller -fritagelser med det formål at tilskynde til investeringer i renere køretøjer.

afgifter for eksterne omkostninger med det formål at indregne disse eksterne omkostninger i den private sektors investeringsbeslutninger.

begge disse instrumenter samtidig med det formål at maksimere reduktionen af TCO-forskellen mellem konventionelle køretøjer og nulemissionskøretøjer.

På kort og mellemlang sigt (dvs. forslagets tidsmæssige anvendelsesområde) kan den potentielle negative virkning af nedsættelser af vejafgifter på de nationale budgetter forventes at være mindre end den positive virkning af afgifter for eksterne omkostninger. Årsagen er, at nulemissionskøretøjer i dag stadig udgør en meget lille del af vognparken³⁴, og at de i 2030 forventes at udgøre mellem 5 % og 9 % af vognparken af tunge køretøjer³⁵. Hvis begge instrumenter anvendes samtidigt, kan indtægterne fra afgifter for eksterne omkostninger derfor forventes at være større end de mistede indtægter fra nedsættelser af eller fritagelser for vejafgifter. Anvendelsen af indtægterne fra vejafgifter (infrastrukturafgifter eller brugsafgifter) og afgifter for eksterne omkostninger reguleres i henhold til artikel 9, stk. 2, i direktiv 1999/62/EF.

Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter på køretøjer (SWD (2017) 180), findes på <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN>.

³³ I henhold til artikel 7ga, stk. 4, må vejafgiftsvariationer, der er baseret på denne artikel, ikke være udformet med henblik på at generere yderligere indtægter. Det betyder, at medlemsstaterne har mulighed for at inddrive mistede indtægter som følge af nedsættelser eller fritagelser for renere køretøjer via højere afgifter på andre køretøjer.

³⁴ Se fodnote 11.

³⁵ COM (2025)260.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

I artikel 11 i direktiv 1999/62/EF er der fastsat en pligt til at indberette hvert femte år. Den seneste frist var den 25. marts 2025, og den næste frist vil være den 25. marts 2030. Artikel 11, stk. 2, litra c), indeholder krav om indberetning af "*differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjernes miljøpræstationer, jf. artikel 7g, 7ga eller 7gb;*". Den næste frist falder inden den foreslåede slutdato for undtagelsen og vil derfor udgøre en egnet lejlighed til at vurdere dens gennemførelse. Der er derfor ikke planlagt nogen yderligere indberetningspligt.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Dette forslag vil forlænge en eksisterende fakultativ bestemmelse, så der er ikke behov for et forklarende dokument. Medlemsstater, der benytter sig af denne mulighed, bør ikke desto mindre underrette Kommissionen herom.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 ændrer artikel 7ga, stk. 1, femte afsnit, i direktiv 1999/62/EF ved at forlænge den undtagelse, der er fastsat i denne bestemmelse, indtil den 30. juni 2031.

I henhold til artikel 2 skal medlemsstaterne straks underrette Kommissionen om foranstaltninger, som er truffet i medfør af dette direktiv.

I artikel 3 fastsættes direktivets ikrafttrædelsesdato.

Artikel 4 præciserer, at direktivet er rettet til medlemsstaterne.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 1999/62/EF for så vidt angår forlængelse af den periode, hvor tunge nulemissionskøretøjer kan drage fordel af væsentligt nedsatte infrastrukturafgifter eller brugsafgifter eller af fritagelser for at betale dem

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg³⁶,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³⁷,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Registreringstallene for nye tunge nulemissionskøretøjer er for nylig steget i Unionen, men er fortsat for lave til at nå de CO₂-emissionsreduktionsmål for transportsektoren, der er fastsat i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet³⁸. En af de største hindringer for en bredere udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer er de høje indledende omkostninger ved at erhverve et sådant køretøj. Hvis man skal sikre et stærkere forretningsmæssigt grundlag for at investere i nulemissionskøretøjer, betyder det, at der skal arbejdes hen imod omkostningsparitet med konventionelle køretøjer. De samlede ejerskabsomkostninger består af den indledende investering, der er foretaget for at erhverve køretøjet, og de driftsomkostninger, der er påløbet i løbet af køretøjets levetid. Forskellen i de samlede omkostninger ved ejerskab mellem konventionelle køretøjer og nulemissionskøretøjer kan mindskes ved at sænke driftsomkostningerne for nulemissionskøretøjer. Disse omkostninger omfatter vejafgifter.
- (2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362³⁹ ændrede bl.a. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF⁴⁰ ved at gøre det muligt at fastsætte

³⁶ EUT C af, s. .

³⁷ EUT C af, s. .

³⁸ COM (2020)789.

³⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EUT L 69 af 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

vejafgifter på grundlag af køretøjers CO₂-emissioner. Det indførte muligheden for at differentiere infrastrukturafgifter og brugsafgifter og/eller internalisere de eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner. Begge foranstaltninger påvirker køretøjernes driftsomkostninger. Differentieringen af afgifterne mindsker driftsomkostningerne ved mindre forurenende køretøjer, mens afgifterne for eksterne omkostninger øger driftsomkostningerne ved mere forurenende køretøjer. Begge foranstaltninger mindsker kløften i de samlede omkostninger ved ejerskab mellem nulemissionskøretøjer og konventionelle køretøjer. Begge foranstaltninger er vigtige med hensyn til at styrke forretningsgrundlaget for at investere i nulemissionskøretøjer.

- (3) Artikel 7ga, stk. 1, femte afsnit, i direktiv 1999/62/EF giver i øjeblikket medlemsstaterne mulighed for at anvende nedsatte satser for infrastrukturafgifter eller brugsafgifter uden at sætte noget loft over sådanne nedsættelser eller for at anvende fuldstændige fritagelser for sådanne afgifter indtil den 31. december 2025. Medlemsstaterne skulle gennemføre denne bestemmelse, der blev indført ved direktiv (EU) 2022/362, i national lovgivning senest den 25. marts 2024. Denne frist for gennemførelse i national ret indebærer en meget kort gennemførelsesperiode på mindre end to år. Denne periode er for kort til på meningsfuld vis at fremme efterspørgslen efter nye tunge nulemissionskøretøjer. Denne slutdato bør derfor udskydes for at skabe de rette betingelser for en større udbredelse af nulemissionskøretøjer.
- (4) Differentieringen af vejafgifterne påvirker investeringsbeslutninger for transportvirksomheder, der køber et nyt køretøj. Den har derfor en indvirkning på efterspørgselssiden på markedet for nye tunge køretøjer. Fabrikanter af tunge køretøjer udgør udbudssiden af det samme marked. De har et CO₂-emissionsreduktionsmål på 43 % senest i 2030 som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242⁴¹. Selv om effektive konventionelle køretøjer også bidrager til at nå dette mål, er en større udbredelse af nulemissionskøretøjer nødvendig for at nå det. Det første år, hvor fabrikanterne skal nå dette mål, er indberetningsperioden 2030 med frist den 30. juni 2031.
- (5) For at sikre en klar og sammenhængende retlig ramme og for at hjælpe EU-virksomheder i bilindustrien med at nå deres CO₂-emissionsreduktionsmål bør tidsplanen for foranstaltningerne på efterspørgsels- og udbudssiden af markedet for tunge køretøjer tilpasses. Slutdatoen, indtil hvilken det er muligt for medlemsstaterne at anvende væsentligt nedsatte infrastrukturafgifter eller brugsafgifter eller at fritage nulemissionskøretøjer for sådanne afgifter, bør derfor udskydes til den 30. juni 2031.
- (6) Den ændrede bestemmelses frivillige karakter betyder, at medlemsstaterne ikke er forpligtet til at gennemføre dette direktiv. De bør ikke desto mindre straks underrette Kommissionen, hvis de anvender muligheden for at indrømme betydeligt nedsatte infrastrukturafgifter og brugsafgifter eller fritagelser for nulemissionskøretøjer til at betale dem efter den 31. december 2025 —

⁴¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I artikel 7ga, stk. 1, femte afsnit, i direktiv 1999/62/EF ændres datoen "31. december 2025" til "30. juni 2031", og datoen "1. januar 2026" ændres til "1. juli 2031".

Artikel 2

Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om foranstaltninger, som er truffet i medfør af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Ursula VON DER LEYEN

På Rådets vegne
Formand