

**Bryssel den 27 juni 2025
(OR. en)**

10936/25

**Interinstitutionellt ärende:
2025/0188 (COD)**

**TRANS 267
ENV 605
FIN 785**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	27 juni 2025
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 1999/62/EG vad gäller förlängning av den period under vilken utsläppsfria tunga fordon kan omfattas av betydligt lägre infrastruktur- eller vägavgifter eller undantag från betalning av sådana avgifter

För delegationerna bifogas dokument – COM(2025) 348 final.

Bilaga: COM(2025) 348 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 1999/62/EG vad gäller förlängning av den period under vilken
utsläppsfria tunga fordon kan omfattas av betydligt lägre infrastruktur- eller
vägavgifter eller undantag från betalning av sådana avgifter**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Konkurrenskraftskompassen¹ vägleder kommissionens ekonomiska politik under innevarande mandatperiod. Den bygger på Europeiska rådets Budapestförklaring² och Antwerpförklaringen³ från företrädare för näringslivet och fackföreningar i Europa. I konkurrenskraftskompassen anges att *en gemensam färdplan för konkurrenskraft och utfasning av fossila bränslen* är en av tre förutsättningar för att stärka konkurrenskraften.

Denna förutsättning följs upp i given för en ren industri⁴. Given syftar till att stärka EU:s konkurrenskraft och samtidigt hålla fast vid den inslagna vägen för att uppnå klimatneutralitet. Fokus ligger på att stödja och skapa rätt förutsättningar för företagen för att göra det möjligt att uppnå detta mål. Syftet är även att öka EU:s ekonomiska säkerhet och energitrygghet genom att minska beroendet av importerade fossila bränslen och öka andelen energi som produceras fossilfritt i EU.

I konkurrenskraftskompassen och given för en ren industri ägnas särskild uppmärksamhet åt fordonsindustrin. Industrin genomgår en djupgående och omvälvande omställning som drivs på av tekniska förändringar som digitaliseringen och utfasningen av fossila bränslen. Kommissionen har med detta i åtanke antagit en handlingsplan för Europas fordonsindustri⁵.

I dessa tre strategier identifieras utfasningen av fossila bränslen som en stark drivkraft för tillväxt, och konkreta åtgärder läggs fram i syfte att ge EU:s industrier starkare incitament för ren produktion. Handlingsplanen innehåller särskilda incitament som ska främja användningen av utsläppsfria fordon, inklusive tunga fordon.

År 2022 orsakade sektorn för tunga vägtransporter 27,5 % av vägtransporternas koldioxidutsläpp⁶, trots att den bara motsvarar 2,4 % av fordonsparken⁷. Koldioxidutsläppen från sektorn för tunga vägtransporter stod för mer än 6,9 % av alla utsläpp i EU och var 20 % högre än 1995.

Godstransporter på väg är en sektor där det är svårt att åstadkomma minskningar eftersom kostnaden för att minska utsläppen är större än inom andra ekonomiska sektorer. Marknaden för godstransporter på väg är dessutom mycket konkurrensutsatt och kännetecknas av små vinstmarginaler, vilket begränsar investeringarna i dyr reduktionsteknik som t.ex. utsläppsfria fordon.

¹ COM(2025) 30 final.

² <https://www.consilium.europa.eu/sv/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 Koldioxidutsläppen från sektorn för tunga vägtransporter ökade med 20 % mellan 1995 och 2022, medan trafikvolymen ökade med 70 % under samma period. Koldioxidutsläppen minskade därmed relativt sett tack vare effektivare fordon, men i och med att trafiknivåerna har ökat motsvarar denna förbättring inte en absolut minskning av koldioxidutsläppen. Som jämförelse ökade bilarnas koldioxidutsläpp och trafikvolym med 9 % respektive 24 % under samma period: https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_sv.

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

Innovation bland tillverkare av tunga fordon har under de senaste åren lett till nya utsläppsfria modeller för alla användningsfall, inklusive långdistanstransporter⁸. Användningen har ökat väsentligt sedan 2019⁹. År 2024 var 3,9 % av alla nya tunga fordon utsläppsfria¹⁰, och det inbegriper 1,2 % av de nya tunga godsfordonen med en vikt på mer än 12 ton. Andelen utsläppsfria fordon i den tunga fordonsparken är dock fortfarande ytterst liten¹¹.

Målet om en minskning av koldioxidutsläppen för tunga fordon med 15 % år 2025 jämfört med 2019 års värden¹² kan uppnås genom effektivitetsförbättringar i konventionella fordon, men användningen av utsläppsfria fordon måste öka snabbt för att senare mål ska kunna nås¹³. Den initiala investeringskostnaden för ett utsläppsfritt fordon är dock omkring 2,5 gånger högre än kostnaden för motsvarande konventionella fordon¹⁴ och är fortsatt ett av de främsta hindren för att användningen ska bli mer utbredd.

Till skillnad från marknaden för personbilar är marknaden för tunga fordon en företagsmarknad. Investeringsbeslut påverkas av ett fordonets kostnad under hela dess livslängd. Detta kallas för den totala ägandekostnaden¹⁵. Marknaden för tunga fordon är priskänslig. Det innebär att transportörernas inköpsbeslut, när de ska investera i ett nytt fordon, sannolikt beror på fordonets totala ägandekostnad. Med andra ord kommer transportörerna att ha affärsmässiga argument för att investera i utsläppsfria fordon när kostnaden blir lägre än kostnaden för ett konventionellt fordon som drivs med fossila bränslen.

Differentierade vägavgifter och vägtullar kan minska driftskostnaderna och därmed den totala ägandekostnaden för utsläppsfria fordon. De kan således bidra till att skapa starkare incitament att investera i sådana fordon.

⁸ Se meddelandet från kommissionen till Europaparlamentet och rådet om teknisk beredskap och marknadsberedskap för tunga fordon för vägtransport (COM(2025)260). Se även förteckningen över befintliga utsläppsfria modeller i dokumentet längst ned på följande webbsida: <https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/>.

⁹ Jämfört med år 2019 såldes år 2024 40 gånger fler utsläppsfria tunga godsfordon med en vikt på över 12 ton, 6,5 gånger fler utsläppsfria tunga godsfordon med en vikt på mindre än 12 ton men över 3,5 ton och 4 gånger fler utsläppsfria bussar. Försäljningssiffrorna för utsläppsfria fordon år 2024 uppgick till 3 400 tunga godsfordon med en vikt på över 12 ton (omkring 1,2 % av nyregistreringarna), 4 800 med en vikt på mindre än 12 ton men över 3,5 ton (10 %) och 6 000 bussar (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 Batterielldrivna tunga godsfordon (dvs. fordon med en vikt på över 3,5 ton) utgjorde 0,1 % av EU:s fordonspark 2023 (Danmark hade den högsta andelen på 1 %). Batteriellbussar utgjorde 2,5 % av fordonsparken (Nederländerna hade den högsta andelen på 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

¹² Utsläppsminskningarna för sektorn för tunga vägtransporter anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon. Se avsnittet ”Förenlighet med unionens politik inom andra områden” nedan.

¹³ Tillverkare uppger att omkring ett av tre nya tunga fordon kan förväntas vara ett utsläppsfritt fordon 2030. Se COM(2025) 260 och kompletterande studie: *Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs*, <https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/>.

¹⁴ En jämförelse mellan slutkundspriserna för lastbilar som drivs med olika typer av teknik finns tillgänglig i tillägg C till följande studie: <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>.

¹⁵ Den totala ägandekostnaden för ett fordon är summan av inköpskostnaden och kostnaderna för att använda fordonet under hela dess livslängd (bränsle, underhåll, skatter, vägavgifter och försäkring).

Direktiv (EU) 2022/362 möjliggjorde¹⁶ vägavgifter och vägtullar¹⁷ på grundval av koldioxidutsläpp. Direktiv (EU) 2022/362 ändrade direktiv 1999/62/EG¹⁸ genom att bland annat möjliggöra differentiering av infrastrukturavgifter och vägavgifter (som främjar användningen av renare fordon) och/eller internalisering av de externa kostnaderna för koldioxidutsläpp (som bestraffar fordon som är mer förorenande). Båda åtgärderna minskar skillnaden mellan den totala ägandekostnaden för konventionella fordon och den totala ägandekostnaden för utsläppsfria fordon.

Differentiering av vägavgifter och vägtullar består i en minskning av infrastrukturavgiften eller vägavgiften med mellan 50 % och 75 % för utsläppsfria fordon¹⁹. Avgiften för externa kostnader innebär att den externa kostnaden för trafikrelaterade koldioxidutsläpp läggs till infrastrukturavgiften. I direktivet anges referensvärden för avgiften som grundas på ett koldioxidpris på 100 EUR per ton koldioxid som släpps ut²⁰.

Direktivet stärker dessa två mekanismer ytterligare genom att göra det möjligt för medlemsstaterna att införa betydligt lägre avgifter eller till och med bevilja ett fullständigt undantag från infrastruktur- eller vägavgifter för utsläppsfria fordon till och med den 31 december 2025²¹. Direktivet gör det även möjligt för medlemsstaterna att tillämpa högre avgifter för externa kostnader för trafikrelaterade koldioxidutsläpp på upp till två gånger de referensvärden som anges i direktivet²².

Det ekonomiska stödet i en medlemsstat som utnyttjar dessa bestämmelser till fullo för att skapa incitament för att transportörer ska investera i utsläppsfria fordon med en vikt på upp till 40 ton beräknas uppgå till så mycket som 45 000 EUR under det första driftåret²³. Stödnivån är lägre för mindre fordon. När det gäller vissa användningsfall bidrar direktivet till att uppnå kostnadsparitet mellan utsläppsfria tunga fordon och konventionella fordon²⁴.

Införlivandet av dessa bestämmelser i nationell rätt skulle slutföras senast den 25 mars 2024. Möjligheten att tillämpa betydligt lägre avgifter på utsläppsfria fordon eller undanta dem från infrastruktur- eller vägavgifter löper ut den 31 december 2025. Den perioden är för kort för att i tillräcklig grad stimulera efterfrågan på nya utsläppsfria tunga fordon.

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer (EUT L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

¹⁷ Begreppen *vägavgifter* och *vägtullar* innefattar följande: Vägtullar kallas även avståndsbaserade avgifter och vägavgifter kallas även tidsbaserade avgifter eller vinjetter. Vägtullar definieras i artikel 2.1.7 i direktiv 1999/62/EG som summan av minst en av följande tre delar: en infrastrukturavgift, en avgift för externa kostnader och en trängselavgift. Vägavgifter definieras i artikel 2.1.16 i samma direktiv som ett bestämt belopp som ska erläggas för att ge fordonet rätt att under en given tid använda en viss väginfrastruktur.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

¹⁹ Artikel 7ga.3 d i direktiv 1999/62/EG.

²⁰ Artikel 7c.1 i och bilaga IIIc till direktiv 1999/62/EG. Såsom förklaras i motiveringen till förslaget till vad som skulle bli direktiv (EU) 2022/362 (COM(2017) 275 final) bygger värdena i bilagorna till direktivet på handboken om externa kostnader för transporter. Värdena i bilaga IIIc beräknas på grundval av siffrorna i tabell 24 i studien som finns tillgänglig på: <https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en>.

²¹ Artikel 7ga.1 femte stycket i direktiv 1999/62/EG.

²² Artikel 7cb.1 i direktiv 1999/62/EG.

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> och <https://www.youtube.com/watch?v=ктаEN7do6pA>.

Kommissionen föreslår därför att tillämpningen av undantaget förlängs. I syfte att hjälpa europeiska tillverkare att uppnå målet om att minska koldioxidutsläppen från nya tunga fordon med 43 % under rapporteringsperioden 2030 (i enlighet med förordning (EU) 2019/1242) föreslår kommissionen att undantaget förlängs till utgången av rapporteringsperioden 2030 (som löper ut den 30 juni 2031). En sådan ändring skulle säkerställa en enhetlig rättslig ram.

Det nuvarande undantaget löper ut den 31 december 2025 och nationella myndigheter skulle behöva införliva bestämmelserna i det nu föreslagna direktivet i nationell rätt. Kommissionen uppmanar därför Europaparlamentet och rådet att överväga att påskynda antagandet av detta förslag.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag skulle förlänga giltighetstiden för en befintlig bestämmelse som nyligen har införts och är därför förenligt med den befintliga policyramen för vägavgifter och vägtullar. Bestämmelsen har, där den genomförts, bidragit till att skapa affärsmässiga argument för utsläppsfria fordon. Undantaget från infrastruktur- eller vägavgifter kompletterar tillämpningen av avgifter för externa kostnader, eftersom båda åtgärderna minskar skillnaden mellan driftskostnaderna och därmed mellan den totala ägandekostnaden för utsläppsfria och för konventionella fordon. Båda åtgärderna är därför viktiga för att stärka incitamenten att investera i utsläppsfria fordon.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Detta förslag förlänger giltighetstiden för en åtgärd på efterfrågesidan av marknaden för nya tunga fordon i syfte att påskynda användningen. Det kompletterar således normerna för koldioxidutsläpp i **förordningen** om tunga fordon²⁵ som berör utbudssidan av marknaden för nya tunga fordon och fastställer ett mål om en minskning av koldioxidutsläppen med 43 % för tillverkare till 2030 (och efterföljande högre mål fram till 2040). Tillverkare kan uppnå målen genom att i) förbättra effektiviteten hos konventionella fordon, och/eller ii) öka antalet utsläppsfria fordon som de släpper ut på marknaden. Detta förslag hjälper tillverkarna att öka antalet utsläppsfria fordon.

Internalisering av koldioxidkostnaden minskar skillnaden mellan den totala ägandekostnaden för renare fordon och för mer förorenande fordon genom att öka driftskostnaden för konventionella fordon. Direktiv 1999/62/EG internaliserar koldioxidkostnaden genom att införa en avgift för externa kostnader. Från och med 2027 kommer även utsläppen från vägtransporter att ingå i utsläppshandelssystemet i **direktiv 2003/87/EG (utsläppshandelssystem för byggnads- och vägtransportsektorerna)**²⁶. Överensstämmelsen mellan dessa två åtgärder kommer att bedömas i en rapport från kommissionen som ska läggas fram senast 2027, i enlighet med artiklarna 7cb.4 och 7ga.8 i direktiv 1999/62/EG. Bedömningen kommer även att behandla inverkan av

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

²⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87>).

energibeskattningen, som regleras i **rådets direktiv 2003/96/EG**²⁷, på koldioxidprissättningen.

Laddningsinfrastruktur är ett nödvändigt villkor för att snabbare öka användningen av utsläppsfria tunga fordon. I den nyligen reviderade **TEN-T-förordningen**²⁸ och **förordningen om alternativa drivmedel**²⁹ fastställs mål för utbyggnaden av laddningsstationer och tankningsstationer för vätgas, inklusive särskilda mål för tunga transporter. I handlingsplanen för Europas fordonsindustri anges dessutom att kommissionen kommer att arbeta med **uropeiska rena transportkorridorer** för att påskynda utbyggnaden av laddningsstationer för tunga fordon. Där anges även att ytterligare förslag kommer att läggas fram i den kommande **investeringsplanen för hållbara transporter**.

Om koldioxidutsläppen ska minska är det nödvändigt att ställa om från fossila bränslen till förnybara energikällor. Förnybar energi blev den främsta energikällan i EU år 2023³⁰. Det är dock lika viktigt att bygga ut elnätsinfrastrukturen för att stödja denna omställning. Nätanslutningar är centrala för utbyggnaden av laddningsinfrastruktur för tung transport. Flera åtgärder planeras redan inom ramen för **EU-handlingsplanen för elnät**³¹, och detta kommer även att kompletteras med **nätpaketet** och **handlingsplanen för elektrifiering**. Kommissionen kommer att utfärda **vägledning** och **rekommendationer** till medlemsstaterna för att förkorta väntetiden för laddningsstationernas anslutning till näten och deras prioriterade behandling, och kommer att rekommendera att medlemsstaterna tar hänsyn till att laddningsstationer och deras anslutning till nätet är av överordnat allmänintresse i samband med tillståndsförfaranden.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för direktiv 1999/62/EG är artiklarna 91 och 113 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Detta förslag avser införandet av vägavgifter och vägtullar för fordon, vilket är ett område som omfattas av artikel 91.1 i EUF-fördraget. Den rättsliga grunden för detta förslag är därför artikel 91.1 i EUF-fördraget.

²⁷ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96>).

²⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

²⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (EUT L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

³⁰ År 2023 stod förnybara källor för 44,7 % av elproduktionen och fossila bränslen för 32,5 %: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1>.

³¹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: *Elnät, den felande länken – en EU-handlingsplan för elnät*, COM(2023) 757 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682>.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

EU har i enlighet med artikel 4.2 g i EUF-fördraget delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om att reglera transportområdet, men det är bara EU som kan anpassa befintliga EU-regler. I direktiv 1999/62/EG fastställs i vilka fall nedsättningar av eller undantag från vägtullar och vägavgifter kan beviljas. Nationella myndigheter får själva besluta hur dessa möjligheter ska utnyttjas. Betydligt lägre infrastruktur- eller vägavgifter eller undantag från sådana avgifter för utsläppsfria fordon kan förlängas till efter utgången av 2025 endast genom att ändra direktivet. De nationella myndigheterna kan välja huruvida de vill utnyttja denna möjlighet eller inte.

- **Proportionalitetsprincipen**

De föreslagna åtgärderna går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå EU:s mål om att minska utsläppen av växthusgaser och samtidigt säkerställa rättvisa och miljöintegritet.

- **Val av instrument**

Eftersom den rättsakt som ska ändras är ett direktiv bör ändringsakten vara i samma form.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Den korta tid som har förflutit sedan de nya reglerna skulle genomföras (dvs. den 25 mars 2024) innebär att det inte finns tillräckligt med information för en fullständig efterhandsutvärdering av direktiv (EU) 2022/362. Detta förslag skulle dessutom endast förlänga giltighetstiden för en befintlig bestämmelse.

- **Samråd med berörda parter**

När kommissionen utarbetade detta förslag anordnade den riktade samråd med specifika berörda parter, däribland sammanslutningar för transportörer och fordonstillverkare, civilsamhället och nationella myndigheter.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Kommissionen har använt sig av offentligt tillgänglig information för att bedöma både den aktuella nivån när det gäller användningen av utsläppsfria fordon och ändamålsenligheten hos undantaget från infrastruktur- eller vägavgifter. Alla källor som kommissionen använt sig av anges i fotnoterna till texten i avsnitt 1 ovan.

- **Konsekvensbedömning**

Kommissionen genomförde en konsekvensbedömning som åtföljer det förslag som ledde till att direktiv (EU) 2022/362³² antogs. Detta förslag innebär endast att slutdatumet för en frivillig bestämmelse ändras. Därför behövs ingen ny konsekvensbedömning.

³² *Impact assessment accompanying the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures and the proposal for a Council directive amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, as regards certain provisions on vehicle taxation (SWD(2017) 180), finns på <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN> (inte översatt till svenska).*

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Detta förslag skulle endast innebära att ett datum ändras och har därför inga konsekvenser för förenklingen av EU:s lagstiftning.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns i framför allt Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förlängningen av undantaget från infrastruktur- eller vägavgifter påverkar inte EU:s budget.

Bestämmelserna i direktivet skulle påverka de nationella budgetarna på olika sätt, beroende på medlemsstaternas enskilda genomförandestrategier. En nedsättning av eller undantag från vägavgifter och vägtullar för renare fordon kan inverka negativt på intäkter och således nationella budgetar, om inte den genomsnittliga avgiften för andra fordon höjs³³. Å andra sidan kan avgifter för externa kostnader generera intäkter och ha en positiv inverkan på nationella budgetar. Direktivet erbjuder tre möjligheter för medlemsstaterna, som kan införa

nedsättning av eller undantag från vägavgifter och vägtullar för att skapa incitament för investeringar i renare fordon,
avgifter för externa kostnader för att hänsyn ska tas till dessa externa kostnader i den privata sektorns investeringsbeslut,

båda dessa instrument samtidigt för att maximera minskningen av skillnaden mellan den totala ägandekostnaden för konventionella fordon och för utsläppsfria fordon.

På kort och medellång sikt (dvs. detta förslags tidsmässiga omfattning) kan nedsatta vägavgifters och vägtullars potentiella negativa inverkan på nationella budgetar förväntas vara mindre än den positiva inverkan av avgifter för externa kostnader. Det beror på att utsläppsfria fordon i dag fortfarande utgör en mycket liten andel av fordonsparken³⁴ och år 2030 förväntas utgöra 5–9 % av den tunga fordonsparken³⁵. Om de båda instrumenten tillämpas samtidigt kan alltså intäkterna från avgifter för externa kostnader förväntas vara större än de intäkter som uteblivit på grund av nedsättningar av eller undantag från vägavgifter och vägtullar. Användningen av de intäkter som genereras genom vägavgifter och vägtullar (infrastruktur- eller vägavgifter) och genom avgifter för externa kostnader regleras i artikel 9.2 i direktiv 1999/62/EG.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

I artikel 11 i direktiv 1999/62/EG fastställs en skyldighet att rapportera vart femte år. Den 25 mars 2025 var den senaste tidsfristen, och nästa tidsfrist är den 25 mars 2030. I artikel 11.2 c

³³ Enligt artikel 7ga.4 får avgiftsdifferentiering som grundar sig på den artikeln inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter. Det innebär att medlemsstaterna har möjlighet att kompensera intäkter som uteblivit på grund av nedsättningar eller undantag för renare fordon med högre avgifter för andra fordon.

³⁴ Se fotnot 11.

³⁵ COM(2025) 260.

anges krav på rapportering om ”[i]nfrastrukturavgifternas eller vägavgifternas differentiering beroende på fordons miljöprestanda, enligt artikel 7g, 7ga eller 7gb”. Nästa tidsfrist infaller före det föreslagna slutdatumet för undantaget och är därför lämplig för att bedöma genomförandet av det. Därför planeras inga ytterligare rapporteringsskyldigheter.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förslaget innebär att giltighetstiden för en befintlig bestämmelse förlängs, och därför krävs inget förklarande dokument. Medlemsstater som utnyttjar denna möjlighet bör dock underrätta kommissionen.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I artikel 1 ändras artikel 7ag.1 femte stycket i direktiv 1999/62/EG genom en förlängning av det undantag som fastställs i den bestämmelsen till den 30 juni 2031.

I artikel 2 fastställs att medlemsstaterna är skyldiga att genast underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtas för tillämpningen av detta direktiv.

I artikel 3 anges vilket datum direktivet träder i kraft.

I artikel 4 anges att direktivet riktar sig till medlemsstaterna.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 1999/62/EG vad gäller förlängning av den period under vilken utsläppsfria tunga fordon kan omfattas av betydligt lägre infrastruktur- eller vägavgifter eller undantag från betalning av sådana avgifter

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³⁶,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³⁷,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Antalet registreringar av nya utsläppsfria tunga fordon har nyligen ökat i unionen, men är fortfarande för litet för att uppnå de mål om minskade koldioxidutsläpp i transportsektorn som anges i strategin för hållbar och smart mobilitet³⁸. Ett av de främsta hindren för en mer utbredd användning av utsläppsfria tunga fordon är den höga initialkostnaden för att köpa ett sådant fordon. För att skapa starkare incitament för investeringar i utsläppsfria fordon måste insatser göras för att uppnå kostnadspåverkan med konventionella fordon. Den totala ägandekostnaden består av den initiala investeringskostnaden för att köpa fordonet samt driftskostnaderna under fordonets livslängd. Skillnaden mellan den totala ägandekostnaden för konventionella fordon och för utsläppsfria fordon kan minskas genom lägre driftskostnader för utsläppsfria fordon. Dessa kostnader inbegriper vägavgifter och vägtullar.
- (2) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362³⁹ ändrade Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG⁴⁰ genom att bland annat göra det möjligt att fastställa vägavgifter och vägtullar i enlighet med fordonens koldioxidutsläpp. Genom direktivet infördes möjligheten att differentiera infrastruktur- och vägavgifter och/eller

³⁶ EUT C , , s. .

³⁷ EUT C , , s. .

³⁸ COM(2020) 789.

³⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer (EUT L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

internalisera de externa kostnaderna för koldioxidutsläpp. Båda åtgärderna påverkar fordonens driftskostnader. Differentieringen av avgifter minskar driftskostnaderna för mindre förorenande fordon, medan avgifter för externa kostnader ökar driftskostnaderna för mer förorenande fordon. Båda åtgärderna minskar skillnaden mellan den totala ägandekostnaden för utsläppsfria fordon och för konventionella fordon. Båda åtgärderna är viktiga för att stärka incitamenten för investeringar i utsläppsfria fordon.

- (3) Artikel 7ga.1 femte stycket i direktiv 1999/62/EG gör det för närvarande möjligt för medlemsstaterna att tillämpa lägre infrastruktur- eller vägavgifter, utan att fastställa något tak för sådana nedsättningar, och att tillämpa fullständiga undantag från sådana avgifter, men endast till och med den 31 december 2025. Medlemsstaterna var skyldiga att införliva den bestämmelsen, som infördes genom direktiv (EU) 2022/362, i nationell rätt senast den 25 mars 2024. Slutdatumet för införlivandet innebär en mycket kort genomförandeperiod på mindre än två år. Perioden är för kort för att stimulera efterfrågan på nya utsläppsfria tunga fordon på ett meningsfullt sätt. Slutdatumet bör därför senareläggas i syfte att skapa rätt förutsättningar för en mer utbredd användning av utsläppsfria fordon.
- (4) Differentieringen av vägavgifter och vägtullar påverkar investeringsbeslut när transportörer köper nya fordon. Den påverkar således efterfrågesidan av marknaden för nya tunga fordon. Tillverkare av tunga fordon utgör utbudssidan av samma marknad. De har enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 ett mål om att minska koldioxidutsläppen med 43 % senast 2030⁴¹. Effektiva konventionella fordon kan också bidra till att målet uppnås, men en mer utbredd användning av utsläppsfria fordon är nödvändig för att uppnå det. Det första år då tillverkarna behöver uppnå detta mål är rapporteringsperioden 2030, med tidsfrist den 30 juni 2031.
- (5) I syfte att säkerställa en tydlig och enhetlig rättslig ram och hjälpa unionsföretag i fordonssektorn att uppnå sina mål om minskade koldioxidutsläpp bör tidsplanerna för åtgärderna på utbuds- och efterfrågesidan av marknaden för tunga fordon anpassas till varandra. Det sista datum fram till vilket medlemsstaterna kan tillämpa betydligt lägre infrastruktur- eller vägavgifter eller undanta utsläppsfria fordon från sådana avgifter bör därför senareläggas till den 30 juni 2031.
- (6) Den ändrade bestämmelsens frivilliga karaktär innebär att medlemsstaterna inte är skyldiga att införliva detta direktiv. De bör dock genast underrätta kommissionen om de utnyttjar möjligheten att bevilja utsläppsfria fordon betydligt lägre infrastruktur- och vägavgifter eller undantag från att betala sådana avgifter efter den 31 december 2025.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I artikel 7ga.1 femte stycket i direktiv 1999/62/EG ska datumet ”31 december 2025” ersättas med ”30 juni 2031” och datumet ”1 januari 2026” ersättas med ”1 juli 2031”.

⁴¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

Artikel 2

Medlemsstaterna ska genast underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtas för tillämpningen av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande