



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Bruxelles, den 14. oktober 2026
(OR. en)**

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

**TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466**

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af
 direktiv 1999/62/EF for så vidt angår differentieringen af afgifterne på tunge
 køretøjer på grundlag af deres CO₂-emissioner og for at præcisere og
 forenkle visse bestemmelser

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2026/...

af ...

**om ændring af direktiv 1999/62/EF for så vidt angår differentieringen af afgifterne
på tunge køretøjer på grundlag af deres CO₂-emissioner
og for at præcisere og forenkle visse bestemmelser**

(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,

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

under henvisning til udtalelser fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure², og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> og EUT C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Europa-Parlamentets holdning af 7.10.2026 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362³, som ændrede Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF⁴, styrker principperne om, at forureneren betaler, og brugeren betaler, gennem indførelse af obligatoriske afgifter for visse køretøjer på grundlag af deres CO₂-emissioner, enten ved at differentiere infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne efter køretøjers CO₂-emissioner eller ved at anvende en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner.

³ 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>).

⁴ 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>).

- (2) Det er hensigtsmæssigt at præcisere og forenkle visse bestemmelser i direktiv 1999/62/EF for at afspejle de ændringer af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242⁵, der blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1610⁶, samt de ændringer af Kommissionens forordning (EU) 2017/2400⁷, der blev indført ved Kommissionens forordning (EU) 2022/1379⁸.

-
- ⁵ 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 forordning (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>).
- ⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1610 af 14. maj 2024 om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser, om ændring af forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956 (EUT L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).
- ⁷ Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 af 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).
- ⁸ Kommissionens forordning (EU) 2022/1379 af 5. juli 2022 om ændring af forordning (EU) 2017/2400 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for mellemstore og tunge lastbiler og tunge busser og for at tilføje elektriske køretøjer og andre nye teknologier (EUT L 212 af 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

- (3) Dette direktiv bør præcisere den dato, fra hvilken pligten til at differentiere vejafgifter på grundlag af CO₂-emissioner for en undergruppe af køretøjer finder anvendelse. Dette direktiv bør derfor konsekvent henvise til offentliggørelsen af CO₂-referenceemissioner for undergrupper af køretøjer vedtaget i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242. Dette direktiv bør også give de nationale myndigheder og udbydere af vejafgiftstjenester tilstrækkelig gennemførelsestid til at klassificere køretøjer i disse undergrupper af køretøjer i CO₂-emissionsklasser. Medlemsstaterne bør have mindst 12 måneder til at gennemføre differentieringen af vejafgifter for nye undergrupper af køretøjer efter offentliggørelsen af deres CO₂-referenceemissioner. Af hensyn til forudsigelighed og forenkling bør en sådan variation altid finde anvendelse enten fra den 1. juli i året efter året for offentliggørelsen af den nye undergruppe af køretøjers CO₂-referenceemissioner, hvis denne offentliggørelse fandt sted inden den 1. juli, eller fra den 1. januar i det andet år efter året for offentliggørelsen af den nye undergruppe af køretøjers CO₂-referenceemissioner, hvis denne offentliggørelse fandt sted den 1. juli eller derefter. For så vidt angår de undergrupper af køretøjer, der oprindeligt var omfattet af forordning (EU) 2019/1242, har pligten til at differentiere vejafgifter fundet anvendelse siden den 13. maj 2023, hvilket er to år efter datoen for offentliggørelsen af Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/781⁹.

⁹ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/781 af 10. maj 2021 om offentliggørelse af en liste med angivelse af visse CO₂-emissionsværdier for hver fabrikant samt de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for alle nye tunge køretøjer, der er indregistreret i Unionen, og CO₂-referenceemissionerne for indberetningsperioden 2019 i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 (EUT L 167 af 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) Dette direktiv bør præcisere den dato, fra hvilken de tilpasninger af CO₂-referenceemissionerne, der vedtages i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242, finder anvendelse. Medlemsstaterne bør have mindst 12 måneder til at gennemføre de tilpassede CO₂-referenceemissioner. Af hensyn til forudsigelighed og forenkling bør de tilpassede CO₂-referenceemissioner altid finde anvendelse enten fra den 1. juli i året efter året for deres offentliggørelse, hvis denne offentliggørelse fandt sted inden den 1. juli, eller fra den 1. januar i det andet år efter året for offentliggørelsen, hvis denne offentliggørelse fandt sted den 1. juli eller derefter. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/2545¹⁰ tilpassede imidlertid CO₂-referenceemissionerne for undergrupperne af køretøjer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH med anvendelse fra indberetningsperioden 2025. Definitionen af "emissionsreduktionskurve", som indført ved direktiv (EU) 2022/362, fastsætter, at de tilpassede værdier finder anvendelse fra den indberetningsperiode, der begynder efter datoen for anvendelsen af den retsakt, der indeholder disse tilpassede værdier. De anvendes derfor fra den 1. juli 2026, og for at sikre retssikkerhed bør anvendelsesdatoen den 1. juli 2026 udtrykkeligt fastholdes.

¹⁰ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/2545 af 15. december 2025 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2025/2335 ved at fastsætte de tilpassede CO₂-referenceemissioner og præcisere metoden til at udpege repræsentative køretøjer (EUT L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) Dette direktiv bør bevare betydningen af definitionen af "emissionsreduktionskurve" i direktiv 1999/62/EF som ændret ved direktiv (EU) 2022/362. Forordning (EU) 2024/1610 ændrer forordning (EU) 2019/1242 ved at indføre et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 43 %. Denne ændring påvirker hældningen af emissionsreduktionskurven defineret i direktiv 1999/62/EF i årene frem til og med 2030. Tærsklerne for visse CO₂-emissionsklasser er derfor strengere frem til og med 2030 end tærsklerne for 2031 og de efterfølgende år. Den deraf følgende emissionsreduktionskurves form var ikke en tilsigtet konsekvens af vedtagelsen af forordning (EU) 2024/1610. Emissionsreduktionskurvens oprindelige form bør derfor genindføres ved at ændre direktiv 1999/62/EF til at fastsætte et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 30 %. Indtil denne ændring finder anvendelse, er det muligt, at visse køretøjer klassificeres i en CO₂-emissionsklasse ved at anvende en emissionsreduktionskurve, der er baseret på et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 43 %. For at sikre samme behandling som for køretøjer, der klassificeres i en CO₂-emissionsklasse efter nærværende direktivs ikrafttrædelse, bør medlemsstaterne omklassificere de køretøjer, hvis klassificering er baseret på et mål på 43%, ved at anvende en emissionsreduktionskurve, der er baseret på et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 30 %. For at sikre, at køretøjer tilhører samme CO₂-emissionsklasse, uanset hvor i Unionen de kører, bør medlemsstaterne anvende denne omklassificering fra samme dato, nemlig den seneste dato for gennemførelse af dette direktiv.

- (6) Dette direktiv bør præcisere, hvordan køretøjer, der ledsages af en kundeoplysningsfil som defineret i forordning (EU) 2017/2400, og som er registreret inden emissionsreduktionskurvens startdato, skal klassificeres i CO₂-emissionsklasser. For undergrupper af køretøjer med referenceperiode 2021 eller 2025 som fastsat i forordning (EU) 2019/1242 er der uoverensstemmelse mellem den dato, hvor deres emissionsreduktionskurver begynder, og fabrikanters frist for at give nye køretøjer en kundeoplysningsfil, der er udstedt i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/2400. Emissionsreduktionskurvens startdato for en undergruppe af køretøjer er første dag i referenceperioden for undergruppen af køretøjer som fastsat i bilag I til forordning (EU) 2019/1242. Fabrikanters frist for at stille en kundeoplysningsfil til rådighed for nye køretøjer i en undergruppe af køretøjer er fastsat i forordning (EU) 2017/2400. For disse undergrupper af køretøjer ligger fabrikanters frist for at stille en kundeoplysningsfil til rådighed før emissionsreduktionskurvens startdato. Direktiv 1999/62/EF angiver ikke, hvordan køretøjer, der er registreret første gang inden emissionsreduktionskurvens startdato, skal klassificeres i CO₂-emissionsklasser. Medlemsstaterne bør klassificere køretøjer i CO₂-emissionsklasser, når ejeren kan dokumentere køretøjets CO₂-emissioner i en kundeoplysningsfil. Tærsklerne for CO₂-emissionsklasserne inden emissionsreduktionskurvens startdato er tærsklerne for emissionsreduktionskurvens første år.

- (7) Dette direktiv bør præcisere, hvordan specialkøretøjer skal klassificeres i CO₂-emissionsklasser. Forordning (EU) 2019/1242 skelner mellem specialkøretøjer såsom skraldevogne og lastbiler til byggeri og andre typer køretøjer. Disse køretøjer tegner sig for ca. 2 % af emissionerne i sektoren for tunge køretøjer og anvendes oftest i byer. Efter vedtagelsen af forordning (EU) 2024/1610 anerkendes specialkøretøjer som sådanne først efter deres første registrering. Kundeoplysningsfilen for et nyt køretøj giver derfor ikke oplysninger om køretøjets karakter som specialkøretøj. Specialkøretøjer kan således ikke anerkendes som hørende til en undergruppe af specialkøretøjer, når de er klassificeret i en CO₂-emissionsklasse. Af objektive og praktiske årsager bør specialkøretøjer behandles som tilhørende den tilsvarende undergruppe af køretøjer, som ikke er specialkøretøjer, med henblik på direktiv 1999/62/EF.

- (8) Ombygning, hvilket generelt betyder ændring af et køretøjs tekniske karakteristika efter dets første registrering, herunder fysiske ændringer eller softwareændringer, kan understøtte køretøjets emissionsreduktion eller påvirke dets emissionspræstation. Den eksisterende retlige ramme giver ikke mulighed for at bestemme ombyggede køretøjers CO₂-emissioner. For at gøre det muligt at klassificere ombyggede køretøjer i CO₂-emissionsklasser under hensyntagen til virkningen af ombygningsprocessen bør Kommissionen vurdere mulighederne for at bestemme ombyggede køretøjers CO₂-emissioner under hensyntagen til de mulige virkninger på anvendelsen og effektiviteten af forordning (EU) 2019/1242 og, hvis det er relevant, forelægge et forslag om ændring af dette direktiv. I mangel af sådanne generelle regler for bestemmelse af ombyggede køretøjers CO₂-emissioner bør dette direktiv præcisere, hvordan ombyggede nulemissionskøretøjer skal klassificeres i CO₂-emissionsklasser. I forordning (EU) 2019/1242 er der fastsat mål for fabrikanters reduktion af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner. I henhold til nævnte forordning er det særlig fordelagtigt for fabrikanter at bringe nulemissionskøretøjer i omsætning. Direktiv 1999/62/EF støtter efterspørgslen efter disse køretøjer ved at indrømme nedsættelse af infrastrukturafgifter og brugsafgifter i overensstemmelse med CO₂-emissionsklasse 5. En eksisterende ulempe ved nulemissionskøretøjer er, at de har mindre aktionsradius end konventionelle køretøjer.

For at øge nulemissionskøretøjers aktionsradius er det muligt at ombygge køretøjet ved at udskifte en batteripakke med en brændstofgenerator. Sådanne ombyggede køretøjer bliver således til hybridkøretøjer. I henhold til direktiv 1999/62/EF klassificeres køretøjer i CO₂-emissionsklasser i henhold til den køretøjsdokumentation, som fabrikanten udarbejder før køretøjets første registrering. Dette indebærer, at sådanne ombyggede køretøjer i henhold til den nuværende lovgivningsmæssige ramme fortsat vil drage fordel af nedsatte afgifter i overensstemmelse med CO₂-emissionsklasse 5, på trods af at de anvender en brændstofgenerator. Fortsættelsen af denne fordel forvrider imidlertid markedet for vejgodstransport til ulempe for virksomheder, der anvender nulemissionskøretøjer, som ikke er ombyggede, og den afspejler ikke de faktiske emissionsreduktioner i sådanne ombyggede køretøjers levetid med henblik på forordning (EU) 2019/1242. For at sikre, at alle køretøjer klassificeres i CO₂-emissionsklasser på grundlag af det simuleringsværktøj, der er omhandlet i forordning (EU) 2017/2400 (værktøjet til beregning af køretøjers energiforbrug – VECTO), bør nulemissionskøretøjer, der er ombygget med en brændstofdrevet motor, derfor behandles i henhold til direktiv 1999/62/EF som værende i CO₂-emissionsklasse 1.

- (9) Dette direktiv bør præcisere, hvordan dual-brændstofdøretøjer klassificeres i CO₂-emissionsklasser. Forordning (EU) 2017/2400 kræver, at fabrikanten udsteder en kundeoplysningsfil for dual-brændstofdøretøjer fra den 1. januar 2024. Visse dual-brændstofdøretøjer er imidlertid registreret før denne dato uden en kundeoplysningsfil. Køretøjer, der er registreret første gang før denne dato, kan ikke opnå gunstigere satser og kan lide under en konkurrencemæssig ulempe sammenlignet med lignende køretøjer, der er registreret på et senere tidspunkt. Det er en mulighed for fabrikanten at fastsætte CO₂-emissionerne fra et køretøj, der allerede er registreret, ved at foretage en ny simulering, der tager hensyn til de seneste krav i forordning (EU) 2017/2400. Medlemsstaterne bør acceptere resultatet af sådanne simuleringer som bevis for køretøjets CO₂-emissioner. Kommissionen bør forhindre brug af uautoriserede simuleringsresultater ved at føre tilsyn med fabrikantens anvendelse af denne mulighed. En fabrikant, der beslutter at anvende denne mulighed, bør derfor underrette Kommissionen om sin hensigt. Medlemsstaterne bør kun acceptere et dokument med sådanne simuleringsresultater, hvis det modtages direkte fra en fabrikant i et digitalt format, da dette er mindre sårbart over for svig, og hvis der er rettet en positiv kommissionsafgørelse til denne fabrikant.

- (10) Direktiv 1999/62/EF indeholder bestemmelser om udvidelse af sit anvendelsesområde til at omfatte undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2017/2400, men som endnu ikke er omfattet af forordning (EU) 2019/1242. Ved forordning (EU) 2024/1610 blev anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/1242 imidlertid udvidet, så det svarer til anvendelsesområdet for forordning (EU) 2017/2400. De relevante bestemmelser i direktiv 1999/62/EF er derfor blevet forældede og bør udgå for at forenkle nævnte direktivs tekst.
- (11) Direktiv (EU) 2022/362 indførte differentierede infrastrukturafgifter og brugsafgifter for køretøjer efter deres CO₂-emissionsklasse som et bidrag til at nedbringe CO₂-emissionerne fra vejtransport. For at fremme udrulningen af nulemissionskøretøjer blev medlemsstaterne givet mulighed for midlertidigt at undtage dem fra vejafgifter. Som supplement til en sådan foranstaltning bør medlemsstaterne have mulighed for at give en passende nedsættelse for lavemissionskøretøjer for så vidt angår infrastrukturafgifter eller brugsafgifter. For at sikre komplementaritet mellem foranstaltninger til at støtte efterspørgslen efter nulemissionskøretøjer og efter lavemissionskøretøjer bør denne mulighed kun være tilgængelig i kombination med foranstaltninger, der anvendes på nulemissionskøretøjer, og bør efter den 30. juni 2031 begrænses til den fastsatte maksimale reduktion på 50 %.

- (12) Selv om effektive påhængskøretøjer kan reducere CO₂-emissionerne fra konventionelle køretøjer og øge køretøjernes rækkevidde, giver dette direktiv ikke medlemsstaterne et retsgrundlag for at tage påhængskøretøjers karakteristika i betragtning, når de fastsætter vejafgifter. Kommissionen bør vurdere mulighederne for at indføre differentiering af vejafgifter på grundlag af påhængskøretøjers karakteristika. Sådanne gennemførelsesmuligheder bør kræve en minimal indsats fra transportvirksomheders side og bør kunne indføres i eksisterende vejafgiftssystemer på en omkostningseffektiv måde. Kommissionen bør tage hensyn til de forskellige teknologier og det forskellige udstyr tilgængeligt på markedet, herunder ombygning af den eksisterende flåde af påhængskøretøjer, og den samlede energireduktion som følge af anvendelse af disse teknologier og dette udstyr. Kommissionen bør tage behørigt hensyn til resultaterne af eventuelle pilotprojekter på dette område og bør overveje den administrative byrde, de operationelle begrænsninger, de økonomiske parametre for teknologier på markedet og omkostningseffektiviteten.

- (13) Samarbejdsmekanismer mellem medlemsstaterne om udveksling af data vedrørende køretøjsklassificeringsparametre kan forenkle administrative processer og lette gensidig anerkendelse. Kommissionen bør derfor koordinere arbejdet i en ekspertgruppe for at identificere og fremme udveksling af bedste praksis og fremsætte forslag til en fælles tilgang. Som en del af dette arbejde bør det vurderes, om det er hensigtsmæssigt at anvende eksisterende mekanismer såsom køretøjets elektroniske typeattest, udveksling af oplysninger i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520¹¹ og udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre.
- (14) Målene for dette direktiv, nemlig at sikre en ensartet anvendelse i hele Unionen af reglerne for klassificering af tunge køretøjer i CO₂-emissionsklasser og differentierede infrastrukturafgifter og brugsafgifter i overensstemmelse hermed, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af deres omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (15) Direktiv 1999/62/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Artikel 1

I direktiv 1999/62/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2, stk. 1, foretages følgende ændringer:

a) Nr. 28) affattes således:

"28) "CO₂-emissioner fra et tungt køretøj": dets specifikke CO₂-emissioner (gCO₂/t-km), hvis det er et tungt godskøretøj, eller dets specifikke CO₂-emissioner (gCO₂/p-km), hvis det er en rutebus eller bus, som omhandlet i dets kundeoplysningsfil, som fastsat i del II i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400^{*}

^{*} Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 af 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>)."

b) Nr. 29), litra a), affattes således:

"a) et tungt motorkøretøj som omhandlet i artikel 3, nr. 11), litra a) eller b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242*, eller

* 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 forordning (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>)."

c) Nr. 30) affattes således:

"30) "tungt lavemissionskøretøj": et tungt lavemissionskøretøj som defineret i artikel 3, nr. 12), i forordning (EU) 2019/1242".

d) Nr. 35) affattes således:

"35) "køretøjsgruppe": en køretøjsgruppe som omhandlet i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2017/2400".

e) Nr. 37) affattes således:

"37) "emissionsreduktionskurve" for en undergruppe af køretøjer (sg): en CO₂-emissionsreduktionskurve for tunge godskøretøjer (ET_{sg,Y}) eller for busser og rutebusser (ET_{p_{sg,Y}}) som fastsat i overensstemmelse med punkt 5.1.2.1 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242 og tilpasset som følger:

a) for årene $Y \leq 2030$ er CO₂-emissionsreduktionsmålet for 2030 (rf_{sg,Y} eller rfp_{sg,Y}, hvor $Y = 2030$) 30 %, og

b) for årene $Y > 2030$ er målfaktoren (RET_{sg,Y} eller RET_{p_{sg,Y}}) 0,7 %".

f) Nr. 38) affattes således:

"38) "CO₂-referenceemissioner": CO₂-referenceemissioner som defineret i artikel 3, nr. 1), i forordning (EU) 2019/1242".

2) I artikel 2, stk. 2, affattes indledningen således:

"2) Med henblik på stk. 1, nr. 3):"

3) I artikel 7ga foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne differentierer infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne for tunge køretøjer i overensstemmelse med denne artikel.

Medlemsstaterne anvender denne differentiering på de undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, efter offentliggørelsen af CO₂-referenceemissionerne for disse undergrupper af køretøjer i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i nævnte forordning. Denne differentiering finder anvendelse enten fra den 1. juli i året efter året for en sådan offentliggørelse, hvis offentliggørelsen fandt sted inden den 1. juli, eller fra den 1. januar i andet år efter året for en sådan offentliggørelse, hvis offentliggørelsen fandt sted den 1. juli eller derefter. For undergrupperne af køretøjer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH anvender medlemsstaterne dog denne differentiering senest fra den 13. maj 2023.

Medlemsstaterne anvender CO₂-referenceemissionerne som tilpasset i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242 enten fra den 1. juli i året efter året for offentliggørelsen af de tilpassede CO₂-referenceemissioner, hvis offentliggørelsen fandt sted inden den 1. juli, eller fra den 1. januar i andet år efter offentliggørelsesåret, hvis offentliggørelsen fandt sted den 1. juli eller derefter. Medlemsstaterne anvender dog CO₂-referenceemissionerne som tilpasset for undergrupperne af køretøjer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH fra den 1. juli 2026.

Uden at dette berører nedsættelsen af satser i nærværende artikels stk. 3, kan medlemsstaterne fastsætte nedsatte satser for infrastrukturafgifter eller brugsafgifter eller fritagelser for forpligtelsen til at betale infrastrukturafgifter eller brugsafgifter for nulemissionskøretøjer i enhver køretøjsgruppe fra den 24. marts 2022 til den 30. juni 2031. I denne periode, forudsat at der er indført en fritagelse for forpligtelsen til at betale infrastrukturafgifter eller brugsafgifter for nulemissionskøretøjer, kan medlemsstaterne anvende en passende nedsættelse af satsen for infrastrukturafgifter eller brugsafgifter for lavemissionskøretøjer, der begrænses til 75 % i forhold til afgiften for køretøjer i CO₂-emissionsklasse 1 som fastsat i nærværende artikels stk. 2. Fra den 1. juli 2031 begrænses nedsættelser for nulemissionskøretøjer til 75 % i forhold til afgiften for køretøjer i CO₂-emissionsklasse 1. Fra den 1. juli 2031 kan nedsættelsen af satsen for infrastrukturafgifter eller brugsafgifter for lavemissionskøretøjer kun anvendes, hvis der er indført en højere sats for nedsættelse for nulemissionskøretøjer, og de skal begrænses til 50 % i forhold til afgiften for køretøjer i CO₂-emissionsklasse 1."

- b) I stk. 2 tilføjes følgende afsnit:

"Medlemsstaterne sikrer, at de køretøjer, der blevet klassificeret i CO₂-emissionsklasse 1 eller 2 ved at anvende en emissionsreduktionskurve baseret på et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 43 %, omklassificeres ved at anvende en emissionsreduktionskurve baseret på et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 30 %.

Medlemsstaterne betragter alle køretøjer, for hvilke en trafikant kan fremlægge dokumentation for CO₂-emissioner i en kundeoplysningsfil, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400, som værende berettigede til klassificering i en CO₂-emissionsklasse. Hvis datoen for et køretøjs første registrering ligger før emissionsreduktionskurvens startdato for den undergruppe af køretøjer, som køretøjet tilhører, finder værdierne for første år af emissionsreduktionskurven for denne undergruppe anvendelse.

Medlemsstaterne behandler specialkøretøjer som defineret i artikel 3, nr. 9), i forordning (EU) 2019/1242 som køretøjer, der tilhører den tilsvarende undergruppe af køretøjer, som ikke er specialkøretøjer.

Medlemsstaterne må ikke anvende nedsatte afgifter i overensstemmelse med CO₂-emissionsklasse 5 på nulemissionskøretøjer, som er ombygget med en brændstofdrevet motor, der producerer elektrisk energi, eller som bidrager til køretøjets fremdrift. Medlemsstaterne anvender i stedet afgifter i overensstemmelse med CO₂-emissionsklasse 1.

Køretøjsfabrikanter kan anvende simuleringsværktøjet omhandlet i artikel 5 i forordning (EU) 2017/2400, til at fastsætte CO₂-emissionerne fra et dual-brændstofkøretøj som defineret i artikel 3, nr. 21), i forordning (EU) 2017/2400 efter dets produktionsdato, hvis produktionsdatoen for dette køretøj ligger før den 1. januar 2024. En fabrikant, der har til hensigt at anvende denne mulighed, skal underrette Kommissionen om sin hensigt herom, og Kommissionen træffer afgørelse om, hvorvidt denne fabrikant må anvende simuleringsværktøjet til det formål, der er fastsat i dette afsnit, og meddeler sin afgørelse til denne fabrikant. Med hensyn til klassificeringen af et køretøj i en CO₂-emissionsklasse accepterer medlemsstaterne den af fabrikanter udarbejdede simulering som dokumentation for et køretøjs CO₂-emissioner, forudsat at den pågældende fabrikant sender de pågældende medlemsstater resultaterne af denne simulering direkte og i digitalt format sammen med Kommissionens afgørelse, der er meddelt fabrikanten."

- c) Stk. 7 udgår.

d) Følgende stykke tilføjes:

"12. Kommissionen vurderer senest den 30. juni 2029 følgende muligheder:

- a) at give medlemsstaterne mulighed for at differentiere vejafgifter på grundlag af påhængskøretøjers karakteristika under hensyntagen til de særlige forhold i de forskellige medlemsstater såsom forskelligartetheden af flåder af påhængskøretøjer, de forskellige teknologier og det forskellige udstyr på markedet og den samlede energireduktion som følge af anvendelsen af disse teknologier og dette udstyr, og
- b) at fastsætte CO₂-emissioner for ombyggede motorkøretøjer og påhængskøretøjer.

Kommissionen overvejer de mulige virkninger af de muligheder, der er omhandlet i dette stykkes første afsnit, på anvendelsen og effektiviteten af forordning (EU) 2019/1242. Kommissionen tager behørigt hensyn til resultaterne af eventuelle pilotprojekter på dette område og overvejer den administrative byrde, de operationelle begrænsninger, de økonomiske parametre for teknologier på markedet og omkostningseffektiviteten. På grundlag af denne vurdering fremsætter Kommissionen, hvis det er relevant, et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af dette direktiv."

4) Artikel 8, stk. 3, affattes således:

"3. I tilfælde af en fælles brugsafgiftsordning omhandlet i denne artikels stk. 1 er den endelige anvendelsesdato for de differentieringer, der er omhandlet i artikel 7ga, stk. 1, for undergrupperne af køretøjer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH den 25. marts 2025."

5) I artikel 9b tilføjes følgende stykke:

"For at lette udveksling af køretøjsoplysninger vedrørende køretøjsklassificeringsparametre som defineret i artikel 2, nr. 17), i direktiv (EU) 2019/520 og med det formål at arbejde hen imod gensidig anerkendelse mellem medlemsstater med henblik på køretøjsklassificering og håndhævelse koordinerer Kommissionen arbejdet i den ekspertgruppe, der er omhandlet i artikel 9e, stk. 4, for at identificere og fremme udveksling af bedste praksis og fremsætte forslag til en fælles tilgang."

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2027. De underretter straks Kommissionen herom.

Fra den 1. januar 2028 anvender medlemsstaterne de foranstaltninger, der er nødvendige for at efterkomme:

- a) dette direktivs artikel 1, nr. 1), litra e), og
- b) dette direktivs artikel 1, nr. 3), litra b), for så vidt som dette litra tilføjer et tredje afsnit til artikel 7ga, stk. 2, i direktiv 1999/62/EF.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet 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 ..., den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
