



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

Bryssel den 14 oktober 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

LAGSTIFTNINGSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 1999/62/EG vad gäller differentiering av avgifter för tunga fordon på grundval av deras koldioxidutsläpp och för att förtydliga och förenkla vissa bestämmelser

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2026/...

av den ...

**om ändring av direktiv 1999/62/EG vad gäller differentiering av avgifter
för tunga fordon på grundval av deras koldioxidutsläpp
och för att förtydliga och förenkla vissa bestämmelser**

(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 yttranden¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet², och

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

² Europaparlamentets ståndpunkt av den 7 oktober 2026 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den ...

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362³, genom vilket Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG⁴ ändrades, stärkte principerna *förorenaren betalar* och *användaren betalar* genom införandet av obligatorisk avgiftssättning för vissa fordon baserat på deras koldioxidutsläpp, antingen genom en differentiering av infrastrukturavgifterna och vägavgifterna beroende på fordonens koldioxidutsläpp eller genom tillämpning av en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp.

³ 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>).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Det är lämpligt att förtydliga och förenkla vissa bestämmelser i direktiv 1999/62/EG för att återspegla de ändringar som genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1610⁵ infördes i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242⁶ samt de ändringar som genom kommissionens förordning (EU) 2022/1379⁷ infördes i kommissionens förordning (EU) 2017/2400⁸.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1610 av den 14 maj 2024 om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter och om ändring av förordning (EU) 2018/858 samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956 (EUT L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ 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>).

⁷ Kommissionens förordning (EU) 2022/1379 av den 5 juli 2022 om ändring av förordning (EU) 2017/2400 vad gäller bestämning av medeltunga och tunga lastbilar och tunga bussars koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och införande av elfordon och annan ny teknik (EUT L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets genomförandeförordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) Detta direktiv bör förtydliga från och med vilket datum det föreligger en skyldighet att differentiera vägavgifter och vägtullar på grundval av koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon. Detta direktiv bör därför konsekvent hänvisa till offentliggörandet av referensvärden för koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon som antagits i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242. Detta direktiv bör också ge nationella myndigheter och leverantörer av vägtulltjänster tillräckligt med tid för genomförandet för att klassificera fordonen i dessa undergrupper av fordon i koldioxidutsläppsklasser. Medlemsstaterna bör ha minst tolv månader på sig att genomföra differentieringen av vägavgifter och vägtullar för nya undergrupper av fordon efter offentliggörandet av deras referensvärden för koldioxidutsläpp. Av förutsägbarhets- och förenklingsskäl bör sådan differentiering alltid gälla antingen från och med den 1 juli året efter det år då referensvärdena för koldioxidutsläpp för den nya undergruppen av fordon offentliggjordes, om detta offentliggörande skedde före den 1 juli, eller från och med den 1 januari det andra året efter det år då referensvärdena för koldioxidutsläpp för den nya undergruppen av fordon offentliggjordes, om detta offentliggörande skedde den 1 juli eller senare. När det gäller de undergrupper av fordon som ursprungligen omfattades av förordning (EU) 2019/1242 har skyldigheten att differentiera vägavgifter och vägtullar tillämpats sedan den 13 maj 2023, vilket var två år efter datumet för offentliggörandet av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/781⁹.

⁹ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/781 av den 10 maj 2021 om offentliggörande av en förteckning över vissa koldioxidvärden per tillverkare samt genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från alla nya tunga fordon som registrerats i unionen och referensvärden för koldioxidutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 avseende rapporteringsperioden för år 2019 (EUT L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) Detta direktiv bör fastställa tillämpningsdatumet för de justeringar av referensvärdena för koldioxidutsläpp som antagits enligt artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/1242. Medlemsstaterna bör ha minst tolv månader på sig att genomföra de justerade referensvärdena för koldioxidutsläpp. Av förutsägbarhets- och förenklingsskäl bör justerade referensvärden för koldioxidutsläpp alltid gälla antingen från och med den 1 juli året efter det år då de offentliggjordes, om detta offentliggörande skedde före den 1 juli, eller från och med den 1 januari det andra året efter det år då de offentliggjordes, om detta offentliggörande skedde den 1 juli eller senare. Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/2545¹⁰ justerades emellertid referensvärdena för koldioxidutsläpp för undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH med tillämpning från och med rapporteringsperioden 2025. I definitionen av *kurvan för minskade koldioxidutsläpp*, som infördes genom direktiv (EU) 2022/362, föreskrivs att de justerade värdena ska tillämpas från och med den rapporteringsperiod som inleds efter den dag då den akt som innehåller dessa justerade värden börjar tillämpas. Dessa värden bör därför tillämpas från och med den 1 juli 2026, och för att säkerställa rättslig förutsebarhet bör tillämpningsdatumet den 1 juli 2026 uttryckligen bibehållas.

¹⁰ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/2545 av den 15 december 2025 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2025/2335 genom fastställande av justerade referensvärden för koldioxidutsläpp och specificering av metoden för att definiera representativa fordon (EUT L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) Detta direktiv bör behålla innebörden av definitionen av *kurvan för minskade koldioxidutsläpp* i direktiv 1999/62/EG, såsom den infördes genom direktiv (EU) 2022/362. Genom förordning (EU) 2024/1610 ändrades förordning (EU) 2019/1242 genom införande av ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 43 % till 2030. Den ändringen påverkar gradienten för den kurva för minskade koldioxidutsläpp som fastställs i direktiv 1999/62/EG för åren fram till och med 2030. Vissa tröskelvärden för koldioxidutsläppsklasser för åren fram till och med 2030 är därför strängare än tröskelvärdena för 2031 och efterföljande år. Den resulterande formen på kurvan för minskade koldioxidutsläpp var inte en avsedd följd av antagandet av förordning (EU) 2024/1610. Den ursprungliga formen på kurvan för minskade koldioxidutsläpp bör därför återinföras genom en ändring av direktiv 1999/62/EG för att fastställa ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 30 % till 2030. Fram till det att denna ändring börjar tillämpas kan det förekomma att vissa fordon klassificeras i en koldioxidutsläppsklass med hjälp av en kurva för minskade koldioxidutsläpp som baseras på ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 43 % till 2030. För att säkerställa likabehandling med fordon som klassificeras i en koldioxidutsläppsklass efter ikraftträdandet av det här direktivet, bör medlemsstaterna omklassificera fordon vars klassificering baseras på ett mål på 43 % med hjälp av en kurva för minskade koldioxidutsläpp som baseras på ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 30 % till 2030. För att säkerställa att fordon tillhör samma koldioxidutsläppsklass oavsett var i unionen de framförs bör medlemsstaterna tillämpa den omklassificeringen från och med samma datum, nämligen det sista datumet för införlivandet av det här direktivet.

- (6) Detta direktiv bör förtydliga hur fordon som åtföljs av en kundinformationsfil enligt definitionen i förordning (EU) 2017/2400 och som registreras för första gången före startdatumet för kurvan för minskade koldioxidutsläpp, ska klassificeras i koldioxidutsläppsklasser. För undergrupper av fordon med referensperioden 2021 eller 2025, i enlighet med förordning (EU) 2019/1242, finns det en avvikelse mellan startdatumet för deras kurvor för minskade koldioxidutsläpp och tidsfristen för tillverkare att förse nya fordon med en kundinformationsfil som har utfärdats i enlighet med förordning (EU) 2017/2400. Startdatumet för kurvan för minskade koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon är den första dagen i referensperioden för den undergruppen av fordon, enligt bilaga I till förordning (EU) 2019/1242. Tidsfristen för tillverkare att förse nya fordon i en undergrupp av fordon med kundinformationsfilen fastställs i förordning (EU) 2017/2400. För dessa undergrupper av fordon infaller tidsfristen för tillverkare för att tillhandahålla kundinformationsfilen tidigare än startdatumet för kurvan för minskade koldioxidutsläpp. I direktiv 1999/62/EG anges inte hur klassificering i koldioxidutsläppsklasser av fordon med en första registrering före startdatumet för kurvan för minskade koldioxidutsläpp ska ske. Medlemsstaterna bör klassificera ett fordon i en koldioxidutsläppsklass om ägaren kan uppvisa intyg på fordonets koldioxidutsläpp i en kundinformationsfil. Tröskelvärdena för koldioxidutsläppsklasser före startdatumet för kurvan för minskade koldioxidutsläpp är desamma som för första året för kurvan för minskade koldioxidutsläpp.

- (7) Detta direktiv bör förtydliga hur arbetsfordon ska klassificeras i koldioxidutsläppsklasser. Förordning (EU) 2019/1242 skiljer mellan arbetsfordon, exempelvis fordon som används för sophämtning eller anläggningsarbeten, och andra typer av fordon. Sådana fordon står för omkring 2 % av utsläppen från sektorn för tunga fordon och används främst i städer. Som ett resultat av antagandet av förordning (EU) 2024/1610 identifieras arbetsfordon som sådana först efter det att de registrerats för första gången. Kundinformationsfilen för ett nytt fordon innehåller således ingen information om fordonets egenskap av arbetsfordon. Arbetsfordon kan följaktligen inte anses tillhöra en undergrupp för arbetsfordon när de klassificeras i en koldioxidutsläppsklass. Av objektiva och praktiska skäl bör arbetsfordon anses tillhöra motsvarande undergrupp av fordon som inte är arbetsfordon vid tillämpning av direktiv 1999/62/EG.

- (8) Konvertering, vilket i allmänhet innebär en ändring av ett fordonets tekniska egenskaper efter dess första registrering, inbegripet fysiska ändringar eller programvaruändringar, skulle kunna bidra till att minska fordonets utsläpp eller påverka dess utsläppsprestanda. Den befintliga rättsliga ramen medger inte fastställandet av koldioxidutsläpp för konverterade fordon. För att möjliggöra klassificering av konverterade fordon i koldioxidutsläppsklasser med beaktande av effekterna av konverteringsprocessen bör kommissionen bedöma alternativen för att fastställa koldioxidutsläppen från konverterade fordon, med beaktande av de möjliga effekterna på tillämpningen av och effektiviteten hos förordning (EU) 2019/1242, och om så är lämpligt lägga fram ett förslag om ändring av detta direktiv. I avsaknad av sådana allmänna regler om fastställande av koldioxidutsläppen från konverterade fordon bör detta direktiv klargöra hur konverterade utsläppsfria fordon ska klassificeras i koldioxidutsläppsklasser. I förordning (EU) 2019/1242 fastställs mål för hur mycket tillverkare ska minska koldioxidutsläppen från nya tunga fordon. Inom ramen för den förordningen gynnas tillverkare särskilt av att släppa ut utsläppsfria fordon på marknaden. Genom direktiv 1999/62/EG stöds efterfrågan på sådana fordon eftersom de får nedsatta infrastrukturavgifter och vägavgifter i enlighet med koldioxidutsläppsklass 5. En nackdel med utsläppsfria fordon är att de har kortare räckvidd än konventionella fordon.

För att öka räckvidden för ett utsläppsfritt fordon är det möjligt att konvertera fordonet genom att ersätta ett batteripaket med en bränslegenerator. En sådan konvertering innebär att fordonen blir hybridfordon. Enligt direktiv 1999/62/EG klassificeras fordon i koldioxidutsläppsklasser enligt den fordonsdokumentation som tillverkarna har tagit fram före fordonets första registrering. Detta innebär att inom ramen för det nuvarande rättsliga ramverket skulle sådana konverterade fordon även fortsättningsvis gynnas av nedsatta avgifter i enlighet med koldioxidutsläppsklass 5, trots användning av en bränslegenerator. Bibehållandet av denna fördel snedvrider dock marknaden för godstransporter på väg, vilket missgynnar transportföretag som använder utsläppsfria fordon som inte konverterats, och återspeglar inte de faktiska utsläppsminskningarna under livslängden för sådana eftermonterade fordon vid tillämpningen av förordning (EU) 2019/1242. För att säkerställa att alla fordon klassificeras i koldioxidutsläppsklasser på basis av resultaten från användning av det simuleringsverktyg som avses i förordning (EU) 2017/2400 (verktyget för beräkning av fordons energiförbrukning – VECTO), bör utsläppsfria fordon som konverterats med en bränsle driven motor därför behandlas inom ramen för direktiv 1999/62/EG som om de tillhörde koldioxidutsläppsklass 1.

- (9) Detta direktiv bör förtydliga hur dubbelbränslefordon ska klassificeras i koldioxidutsläppsklasser. Enligt förordning (EU) 2017/2400 ska tillverkare utfärda en kundinformationsfil för dubbelbränslefordon från och med den 1 januari 2024. Vissa dubbelbränslefordon registrerades dock före detta datum utan kundinformationsfil. Fordon som registrerades för första gången före detta datum kan inte få tillgång till förmånligare avgifter och kan missgynnas ur konkurrenssynpunkt jämfört med liknande fordon som registrerades vid en senare tidpunkt. Ett alternativ för tillverkarna är att fastställa koldioxidutsläppen från ett fordon som redan har registrerats genom en ny simulering som beaktar de senaste kraven i förordning (EU) 2017/2400. Medlemsstaterna bör godta resultaten av sådana simuleringar som bevis på fordonets koldioxidutsläpp. Kommissionen bör förhindra användning av otillåtna simuleringsresultat genom att övervaka tillverkarnas användning av detta alternativ. En tillverkare som beslutar att använda detta alternativ bör därför anmäla sin avsikt till kommissionen. Medlemsstaterna bör endast godta ett dokument som innehåller sådana simuleringsresultat om det mottas direkt från en tillverkare i digitalt format, eftersom det är mindre sårbart för bedrägeri, och om ett positivt kommissionsbeslut har riktats till den tillverkaren.

- (10) Direktiv 1999/62/EG innehåller bestämmelser om att utvidga dess tillämpningsområde till att omfatta undergrupper av fordon som omfattas av förordning (EU) 2017/2400, men ännu inte av förordning (EU) 2019/1242.. Genom förordning (EU) 2024/1610 utvidgades dock tillämpningsområdet för förordning (EU) 2019/1242 så att det nu överensstämmer med tillämpningsområdet för förordning (EU) 2017/2400. De relevanta bestämmelserna i direktiv 1999/62/EG har därför blivit föråldrade och bör utgå för att förenkla texten i det direktivet.
- (11) Genom direktiv (EU) 2022/362 infördes en differentiering av infrastrukturavgifter och vägavgifter för fordon utifrån deras koldioxidutsläppsklass, som ett bidrag till att minska koldioxidutsläppen inom vägtransporter. För att främja ibruktagande av utsläppsfria fordon gavs medlemsstaterna tillåtelse att tillfälligt undanta utsläppsfria fordon från vägavgifter och vägtullar. I syfte att komplettera en sådan åtgärd bör medlemsstaterna ha möjlighet att föreskriva en lämplig nedsättning av infrastrukturavgifter eller vägavgifter för utsläppssnåla fordon. För att säkerställa komplementaritet mellan åtgärder för att stödja efterfrågan på utsläppsfria fordon och utsläppssnåla fordon bör den möjligheten endast vara tillgänglig i kombination med åtgärder som tillämpas på utsläppsfria fordon och bör efter den 30 juni 2031 begränsas till nivån för den fastställda maximala nedsättningen på 50 %.

- (12) Även om effektiva släpfordon kan minska koldioxidutsläppen från konventionella fordon och öka fordonens räckvidd, ger detta direktiv inte medlemsstaterna någon rättslig grund för att beakta släpfordons egenskaper vid fastställandet av vägtullsatser. Kommissionen bör bedöma alternativ för att genomföra differentieringen av vägtullar på grundval av släpfordonens egenskaper. Sådana genomförandeanternativ bör kräva minimal ansträngning från transportföretagens sida och bör kunna införas i befintliga vägtullsystem på ett kostnadseffektivt sätt. Kommissionen bör beakta de olika tekniker och den utrustning som finns tillgänglig på marknaden, inbegripet konvertering av befintliga släpfordonsparker, och den totala energiminskningen till följd av användningen av dessa tekniker och denna utrustning. Kommissionen bör ta vederbörlig hänsyn till resultaten av eventuella pilotprojekt på detta område samt överväga den administrativa bördan, de operativa begränsningarna, de ekonomiska parametrarna för teknik på marknaden och kostnadseffektiviteten.

- (13) Samarbetsmekanismer mellan medlemsstaterna för utbyte av uppgifter om parametrar för klassificering av fordon kan förenkla de administrativa förfarandena och underlätta ömsesidigt erkännande. Kommissionen bör därför samordna arbetet inom en grupp av experter för att identifiera och främja utbyte av bästa praxis och lägga fram förslag till en gemensam strategi. Som en del av detta arbete bör det bedömas om det är lämpligt att använda befintliga mekanismer, såsom det elektroniska intyget om överensstämmelse för fordonet, informationsutbytet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520¹¹ och utbytet av information om uppgifter ur fordonsregister.
- (14) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa en enhetlig tillämpning i hela unionen av reglerna för klassificering av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser och differentiera infrastrukturavgifter och vägavgifter i enlighet med detta, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdernas omfattning och verkan, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsartikeln i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (15) Direktiv 1999/62/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Artikel 1

Direktiv 1999/62/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2.1 ska ändras på följande sätt:

a) Led 28 ska ersättas med följande:

”28. *koldioxidutsläpp från ett tungt fordon*: de specifika koldioxidutsläpp (gCO₂/ton-km) från ett tungt fordon, eller de specifika koldioxidutsläpp (gCO₂/person-km) från en buss, som anges i dess kundinformationsfil, enligt del II i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400*.

* Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets genomförandeförordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).”.

b) I led 29 ska led a ersättas med följande:

”a) ett tungt motorfordon som avses i artikel 3.11 a eller b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242*, eller

* 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>).”.

c) Led 30 ska ersättas med följande:

”30. *ett utsläppssnålt tungt fordon*: ett utsläppssnålt tungt fordon enligt definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2019/1242.”.

d) Led 35 ska ersättas med följande:

”35. *fordonsgrupp*: en fordonsgрупп som avses i artikel 4 första stycket i förordning (EU) 2017/2400.”.

e) Led 37 ska ersättas med följande:

”37. *kurva för minskade koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon (sg):* en kurva för minskade koldioxidutsläpp för tunga fordon ($ET_{sg,Y}$) eller för bussar ($ETp_{sg,Y}$) fastställd i enlighet med punkt 5.1.2.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242 och justerad enligt följande:

a) För åren $Y \leq 2030$ är målet för minskade koldioxidutsläpp för 2030 ($rf_{sg,Y}$ eller $rfp_{sg,Y}$, där $Y=2030$) 30 %.

b) För åren $Y > 2030$ är målfaktorn ($RET_{sg,Y}$ eller $RETp_{sg,Y}$) 0,7.”.

f) Led 38 ska ersättas med följande:

”38. *referensvärden för koldioxidutsläpp:* referensvärden för koldioxidutsläpp enligt definitionen i artikel 3.1 i förordning (EU) 2019/1242.”.

2. I artikel 2.2 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”2. Vid tillämpning av punkt 1.3 gäller följande:”.

3. Artikel 7ga ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

- ”1. Medlemsstaterna ska differentiera infrastrukturavgifter och vägavgifter för tunga fordon i enlighet med denna artikel.

Medlemsstaterna ska tillämpa den differentieringen på de undergrupper av fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242 efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp för dessa undergrupper av fordon i enlighet med artikel 11.1 i den förordningen. Den differentieringen ska tillämpas antingen från och med den 1 juli året efter ett sådant offentliggörande, om offentliggörandet skedde före den 1 juli, eller från och med den 1 januari det andra året efter ett sådant offentliggörande, om offentliggörandet skedde den 1 juli eller senare. För undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH ska medlemsstaterna emellertid tillämpa den differentieringen senast från och med den 13 maj 2023.

Medlemsstaterna ska tillämpa referensvärdena för koldioxidutsläpp, justerade enligt artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/1242, antingen från och med den 1 juli året efter offentliggörandet av de justerade referensvärdena för koldioxidutsläpp, om offentliggörandet skedde före den 1 juli, eller från och med den 1 januari det andra året efter ett sådant offentliggörande, om offentliggörandet skedde den 1 juli eller senare. För undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH ska medlemsstaterna emellertid tillämpa de justerade referensvärdena för koldioxidutsläpp från och med den 1 juli 2026.

Utan att det påverkar den nedsättning av avgifter som föreskrivs i punkt 3 i denna artikel får medlemsstaterna föreskriva lägre infrastrukturavgifter eller vägavgifter eller undantag från skyldigheten att betala infrastrukturavgifter eller vägavgifter för utsläppsfria fordon i alla fordonsgrupper från och med den 24 mars 2022 till den 30 juni 2031. Inom denna period, och förutsatt att det föreligger ett undantag från skyldigheten att betala infrastrukturavgifter eller vägavgifter för utsläppsfria fordon, får medlemsstaterna tillämpa en lämplig nedsättning av infrastrukturavgifter eller vägavgifter för utsläppsnåla fordon som ska vara begränsad till 75 % jämfört med den avgift som är tillämplig på fordon i koldioxidutsläppsklass 1, enligt punkt 2 i denna artikel. Från och med den 1 juli 2031 ska nedsättningar för utsläppsfria fordon vara begränsade till 75 % jämfört med den avgift som gäller för fordon i koldioxidutsläppsklass 1. Från och med den 1 juli 2031 får en nedsättning av infrastrukturavgifter eller vägavgifter för utsläppsnåla fordon endast tillämpas om en större nedsättning tillämpas för utsläppsfria fordon, och ska vara begränsade till 50 % jämfört med den avgift som gäller för fordon i koldioxidutsläppsklass 1.”.

b) I punkt 2 ska följande stycken läggas till:

”Medlemsstaterna ska säkerställa att fordon som klassificerats i koldioxidutsläppsklass 1 eller 2 med hjälp av en kurva för minskade koldioxidutsläpp baserad på ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 43 % till 2030 omklassificeras med hjälp av en kurva för minskade koldioxidutsläpp baserad på ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 30 % till 2030.

Medlemsstaterna ska anse att klassificering i en koldioxidutsläppsklass är möjlig för alla fordon för vilka väganvändaren kan styrka koldioxidutsläppen i en kundinformationsfil utfärdad i enlighet med artikel 9 i förordning (EU) 2017/2400. Om datumet för den första registreringen av ett fordon infaller före startdatumet för kurvan för minskade koldioxidutsläpp för den undergrupp av fordon som fordonet tillhör, ska värdena för det första året av kurvan för minskade koldioxidutsläpp för den undergruppen tillämpas.

Medlemsstaterna ska behandla arbetsfordon enligt definitionen i artikel 3.9 i förordning (EU) 2019/1242 som fordon som tillhör motsvarande undergrupp av icke-arbetsfordon.

Medlemsstaterna får inte tillämpa nedsatta avgifter i enlighet med koldioxidutsläppsklass 5 på utsläppsfria fordon som har konverterats med en bränsle driven motor som genererar elektrisk energi eller som bidrar till framdrivningen av fordonet. Medlemsstaterna ska i stället tillämpa avgifterna i enlighet med koldioxidutsläppsklass 1.

Fordonstillverkare får använda det simuleringsverktyg som avses i artikel 5 i förordning (EU) 2017/2400 för att fastställa koldioxidutsläppen från ett dubbelbränslefordon enligt definitionen i artikel 3.21 i förordning (EU) 2017/2400 efter tillverkningsdatumet om fordonets tillverkningsdatum infaller före den 1 januari 2024. En tillverkare som avser att utnyttja detta alternativ ska underrätta kommissionen om sin avsikt, och kommissionen ska besluta om tillverkaren får använda simuleringsverktyget för det ändamål som anges i detta stycke och meddela tillverkaren sitt beslut. Vid klassificering av ett fordon i en koldioxidutsläppsklass ska medlemsstaterna godta den simulering som tillverkare tillhandahåller som bevis för ett fordons koldioxidutsläpp, under förutsättning att den berörda tillverkaren skickar in resultaten från simuleringen direkt och i digitalt format till den berörda medlemsstaten tillsammans med det kommissionsbeslut som meddelats den tillverkaren.”.

- c) Punkt 7 ska utgå.

d) Följande punkt ska läggas till:

”12. Kommissionen ska senast den 30 juni 2029 bedöma följande alternativ:

- a) Att göra det möjligt för medlemsstaterna att differentiera vägtullar på grundval av släpfordons egenskaper med beaktande av de särskilda förhållandena i olika medlemsstater, såsom släpfordonsparkernas heterogenitet, de olika teknikerna och utrustningen på marknaden och den totala energiminskningen till följd av användningen av dessa tekniker och denna utrustning.
- b) Att fastställa koldioxidutsläpp för konverterade motorfordon och släpfordon.

Kommissionen ska beakta de möjliga effekterna av de alternativ som avses i första stycket i denna punkt på tillämpningen av och effektiviteten hos förordning (EU) 2019/1242. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till resultaten av eventuella pilotprojekt på detta område samt överväga den administrativa bördan, de operativa begränsningarna, de ekonomiska parametrarna för teknik på marknaden och kostnadseffektiviteten. När så är lämpligt får kommissionen på grundval av denna bedömning lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv.”.

4. Artikel 8.3 ska ersättas med följande:

”3. När det gäller ett gemensamt system för vägavgifter som avses i punkt 1 i denna artikel ska sista tillämpningsdag för de differentieringar som avses i artikel 7ga.1 för undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH vara den 25 mars 2025.”.

5. I artikel 9b ska följande stycke läggas till:

”För att underlätta utbytet av fordonsinformation om parametrarna för klassificering av fordon enligt definitionen i artikel 2.17 i direktiv (EU) 2019/520, och i syfte att arbeta för ömsesidigt erkännande mellan medlemsstaterna med avseende på klassificering av fordon och verkställighet, ska kommissionen samordna arbetet inom den grupp av experter som avses i artikel 9e.4 för att identifiera och främja utbyte av bästa praxis och lägga fram förslag till en gemensam strategi.”.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 2027. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

Från och med den 1 januari 2028 ska medlemsstaterna tillämpa de bestämmelser som är nödvändiga för att följa

- a) artikel 1.1 e i detta direktiv, och
- b) artikel 1.3 led b i detta direktiv i den utsträckning som det genom det ledet läggs till ett tredje stycke i artikel 7ga.2 i direktiv 1999/62/EG.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas 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 ... den ...

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
