



Bruxelles, den 2. oktober 2025
(OR. en)

13259/25

Interinstitutionel sag:
2023/0134 (COD)

TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	2. oktober 2025
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Vedr.:	Ændret forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 1999/62/EF, Rådets direktiv 1999/37/EF og direktiv (EU) 2019/520 for så vidt angår CO ₂ -emissionsklassen for tunge køretøjer med påhængskøretøj og præcisering og forenkling af visse bestemmelser

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2025) 589 final.

Bilag: COM(2025) 589 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 1999/62/EF, Rådets direktiv 1999/37/EF og direktiv (EU) 2019/520 for så vidt angår CO₂-emissionsklassen for tunge køretøjer med påhængskøretøj og præcisering og forenkling af visse bestemmelser

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

I de politiske retningslinjer for den næste Europa-Kommission 2024-2029¹ blev det meddelt, at Kommissionen vil fremsætte forslag om at forenkle og konsolidere Den Europæiske Unions lovgivning. Det fremgår af meddelelsen Et enklere og hurtigere Europa², at lovgivning skal være let at forstå og gennemføre, klart formuleret og utvetydig.

Dette ændrede forslag til et ændringsdirektiv vil medføre ændringer af visse bestemmelser i direktiv 1999/62/EF³, som henviser til andre EU-retsakter, med henblik på at gøre dem klarere, enklere og mere præcise.

Kommissionen vedtog det oprindelige forslag til dette ændringsdirektiv den 4. maj 2023⁴ (herefter "det oprindelige forslag"). Formålet med det oprindelige forslag var at fastsætte regler for medtagelse af påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer i vejafgiftsordninger, hvor vejafgifterne differentieres på grundlag af køretøjernes CO₂-emissioner. Det ville også have ændret visse bestemmelser i direktivet, der henviser til anden EU-lovgivning, for at sikre juridisk klarhed med hensyn til disse.

Direktiv 1999/62/EF regulerer opkrævningen af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af vejinfrastruktur. Direktivet er baseret på principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler". Princippet om, at forureneren betaler, gør det muligt at fastsætte vejafgifter på grundlag af køretøjers miljøpræstationer for at styre fornyelsen af køretøjsflåden på en måde, der afbøder vejtransportens negative indvirkning på miljøet.

Direktiv (EU) 2022/362⁵ ændrede direktiv 1999/62/EF ved bl.a. at muliggøre vejafgifter på grundlag af CO₂-emissioner fra køretøjer. Dette system gør det muligt for vejtransportsektoren at bidrage til opfyldelsen af EU's klima- og energimål. Direktivet indeholder derfor en række henvisninger til EU-lovgivning vedrørende tunge køretøjers CO₂-emissionspræstation. Dette område reguleres specifikt i EU ved forordning (EU) 2019/1242 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner⁶ og ved

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_da?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_DA.pdf.

² Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Et enklere og hurtigere Europa: Meddelelse om gennemførelse og forenkling (COM(2025) 47 final).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastruktur (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 1999/62/EF, Rådets direktiv 1999/37/EF og direktiv (EU) 2019/520 for så vidt angår CO₂-emissionsklassen for tunge køretøjer med påhængskøretøj.

⁵ 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>).

⁶ 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>).

Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer⁷.

Siden vedtagelsen af det oprindelige forslag har nylige ændringer af disse forordninger haft indflydelse på bestemmelserne i direktiv 1999/62/EF, som relaterer til nævnte forordninger. Dette mindskede den juridiske klarhed og medførte øgede forhindringer for gennemførelsen og administrative hindringer. Desuden blev visse bestemmelser i direktiv 1999/62/EF forældede efter ændringen af nævnte forordninger.

Forordning (EU) 2024/1610⁸ ændrede forordning (EU) 2019/1242. De vigtigste ændringer omfattede definitionen af nye CO₂-emissionsreduktionsmål frem til 2040 og udvidelsen af anvendelsesområdet til at omfatte nye grupper af køretøjer. Desuden blev denne forordnings oprindelige struktur ændret, således at nogle krydshenvisninger til den både fra direktiv 1999/62/EF og det oprindelige forslag blev forældede. Kommissionens forordning (EU) 2022/1379⁹ ændrede Kommissionens forordning (EU) 2017/2400. Ændringerne omfattede ændring af strukturen i kundeoplysningsfilen, som er et dokument med angivelse af CO₂-emissionerne fra nye køretøjer.

Nærværende ændrede forslag medtager målene i det oprindelige forslag (nemlig med hensyn til påhængskøretøjers indvirkning). Desuden vil det for det første tilpasse henvisningerne i direktiv 1999/62/EF til disse forordninger for at øge den juridiske klarhed af disse bestemmelser. Det vil for det andet sikre, at der gives tilstrækkelig tid til gennemførelse af de ændringer af forordning (EU) 2019/1242, som er afspejlet i direktiv 1999/62/EF, såsom udvidelsen til nye undergrupper af køretøjer¹⁰. Det vil for det tredje omfatte målrettede bestemmelser om, hvordan visse køretøjer, der er omfattet af disse forordninger, skal behandles i tilfælde af tvetydige fortolkninger i henhold til direktiv 1999/62/EF, for at sikre en harmoniseret tilgang i hele EU.

Dette forslag fremlægges et år efter vedtagelsen af forordning (EU) 2024/1610 for at præcisere, hvordan ændringerne som følge af denne forordning skal gennemføres i direktiv 1999/62/EF. De utilsigtede ændringer af emissionsreduktionskurven, som fastsætter køretøjers tildeling af CO₂-emissionsklasser, får virkning fra den 1. juli 2026¹¹.

Dette forslag forenkler også direktiv 1999/62/EF ved at lade bestemmelserne, der gør det muligt at udvide direktivets anvendelsesområde til at omfatte grupper af køretøjer, som allerede er omfattet af forordning (EU) 2017/2400, men endnu ikke af forordning (EU) 2019/1242, udgå. De to forordningers anvendelsesområder var oprindeligt forskellige. Ved

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 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>).

⁹ 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>).

¹⁰ Se betragtning 29 i direktiv (EU) 2022/362.

¹¹ Se nedenstående nærmere redegørelse vedrørende artikel 2, stk. 1, nr. 37.

forordning (EU) 2024/1610 blev anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/1242 imidlertid udvidet, så det nu svarer til anvendelsesområdet for forordning (EU) 2017/2400. Bestemmelserne i direktiv 1999/62/EF, der gjorde det muligt at afhjælpe forskellen mellem disse to forordningers anvendelsesområder, blev derfor forældede og kan udgå.

Af samme grund planlægger Kommissionen at ophæve Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/2698¹², når CO₂-referenceemissionerne for køretøjsundergruppe 1, 2, 3, 11, 12 og 16 offentliggøres i gennemførelsesretsakter vedtaget i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242. Undergrupperne af køretøjer, der er omfattet af denne gennemførelsesafgørelse, er nu omfattet af forordning (EU) 2019/1242, og det er planen at offentliggøre CO₂-referenceemissionerne for disse undergrupper af køretøjer i henhold til nævnte forordning. Det fremgår allerede af direktiv 1999/62/EF, at når CO₂-referenceemissioner er blevet offentliggjort i henhold til forordning (EU) 2019/1242, bør disse værdier anvendes – og ikke dem, der er offentliggjort i henhold til direktiv 1999/62/EF.

Dette forslag bidrager til at nå målet om at opretholde en høj kvalitet og sammenhæng i EU-lovgivningen. Det giver større juridisk klarhed og retssikkerhed, hvilket gør det muligt for de nationale forvaltninger og virksomheder lettere at forstå deres rettigheder og pligter.

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

Dette forslag har til formål at tilpasse bestemmelserne i direktiv 1999/62/EF, der indeholder henvisninger til visse forordninger, som blev uklare, efter at nævnte forordninger blev ændret, og at lade andre bestemmelser, der blev forældede, udgå. De foreslåede ændringer er (sammen med dem, der er indeholdt i det oprindelige forslag) i overensstemmelse med indholdet af de foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til direktiv (EU) 2022/362.

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

Dette forslag vedrører henvisninger fra direktiv 1999/62/EF til forordning (EU) 2019/1242 og til Kommissionens forordning (EU) 2022/1379. Sammenhæng mellem krydshenvisningerne skal sikres under hensyntagen til tidligere og (så vidt muligt) fremtidige ændringer af nævnte forordninger.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for direktiv 1999/62/EF er artikel 91 og 113, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Nærværende forslag vedrører opkrævning af vejafgifter på køretøjer, et område, som artikel 91, stk. 1, i TEUF finder anvendelse på. Retsgrundlaget for dette forslag er derfor artikel 91, stk. 1, i TEUF.

¹² Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/2698 af 4. december 2023 om specifikation af CO₂-referenceemissioner fra grupper af tunge køretøjer, der ikke er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242, i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF (EUT L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

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

EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere på transportområdet, jf. artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF. Det er imidlertid kun EU, der kan tilpasse de eksisterende EU-regler. Dette er tilfældet med tilpasningerne af henvisningerne i direktiv 1999/62/EF til andre EU-retsakter.

- **Proportionalitetsprincippet**

Nærværende forslag fjerner uoverensstemmelser mellem EU-retsakter. Det går derfor ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at opnå målene i traktaterne.

- **Valg af instrument**

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

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

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

Med dette forslag tilføres en EU-retsakt større juridisk klarhed, samtidig med at den oprindelige betydning bevares. En efterfølgende evaluering er derfor ikke nødvendig.

- **Høringer af interessenter**

Kommissionen er i regelmæssig kontakt med vejafgiftsopkrævere og udbydere af vejafgiftstjenester i medlemsstaterne. Ukorrekte krydshenvisninger medfører konkrete vanskeligheder, som drøftes med de pågældende interessenter. Kommissionen har støttet interessenterne med gennemførelsen af direktivet.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

I Kommissionens analyse i forbindelse med udarbejdelsen af nærværende forslag er der taget hensyn til oplysningerne fra interessenter og nationale eksperter.

- **Konsekvensanalyse**

Med dette forslag vil en EU-retsakt tilføres større juridisk klarhed, og dens sammenhæng med andre EU-retsakter forbedres, men det vil ikke medføre ændringer i politikken. Der er derfor ikke behov for en konsekvensanalyse.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Forslaget vil bidrage til at nå målet for målrettet regulering, da det vil forenkle direktivteksten og tilføre større juridisk klarhed dertil. Det vil være til gavn for vejtransportvirksomheder (som for det meste er mikrovirksomheder samt små og mellemstore virksomheder) at præcisere, hvornår og hvilke køretøjer vil være omfattet af gunstigere vejafgiftssatser.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag overholder de grundlæggende rettigheder og de principper, som navnlig anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Med dette forslag vil en EU-retsakt tilføres større juridisk klarhed, uden at det vil medføre ændringer i politikken. Forslaget har derfor ingen virkninger for EU-budgettet.

5. ANDRE FORHOLD

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

Direktiv 1999/62/EF indeholder specifikke indberetningskrav for medlemsstaterne vedrørende differentiering af infrastrukturafgifter og brugsafgifter efter køretøjernes miljøpræstationer.

Med det ændrede forslag tilføres en EU-retsakt større juridisk klarhed for således at gøre den enklere, klarere og mere præcis. Derfor er der ikke behov for en gennemførelsesplan, overvågning eller evaluering.

Der foreslås en ny bestemmelse, som giver fabrikkerne mulighed for at bestemme CO₂-emissionerne fra dual-brændstøfkøretøjer, for så vidt køretøjerne er fremstillet, før forordning (EU) 2017/2400 omfattede denne teknologi. Der indføres en ny indberetningsordning for at føre tilsyn med anvendelsen af det i forordning (EU) 2017/2400 omhandlede simuleringsværktøj til andre formål end dem, der er omhandlet i nævnte forordning, da simuleringsværktøjet er open source og kan anvendes på uretmæssig vis.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Medlemsstaterne skal gennemføre de tilpassede henvisninger til retsakter i det omfang, disse henvisninger allerede er indarbejdet i deres nationale lovgivning¹³. Meddelelser om gennemførelsesforanstaltningerne skal ledsages af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem de ændrede dele af direktiv 1999/62/EF og de tilsvarende dele af den nationale lovgivning.

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

Ændringerne til det oprindelige forslag forklares nedenfor.

Artikel 1, stk. 1: Artikel 2 — Definitioner

Artikel 2, stk. 1, nr. 28): definition af "CO₂-emissioner"

Denne definition bør tilføres større juridisk klarhed, da henvisningen til forordning (EU) 2017/2400 er uklar. Det oprindelige forslag ændrede ikke denne definition.

I forordning (EU) 2017/2400 specificeres strukturen for kundeoplysningsfilen, som er det dokument, der udarbejdes af fabrikkerne, og som dokumenterer CO₂-emissionerne fra nye køretøjer. Oprindeligt blev de specifikke CO₂-emissioner fra et køretøj indberettet under punkt 2.3 i kundeoplysningsfilen. Efter vedtagelsen af forordning (EU) 2022/1379 indberettes disse oplysninger nu under punkt 2.6 i kundeoplysningsfilen. Kundeoplysningsfilens nye struktur betragtes som stabil med henblik på fremtidige ændringer.

¹³ Nogle medlemsstater opfyldte gennemførelsesforpligtelserne ved at indarbejde henvisninger til EU-retten i deres nationale lovgivning. Det er derfor muligt, at disse medlemsstater ikke behøver at tilpasse deres nationale gennemførelseslovgivning. De bør ikke desto mindre underrette Kommissionen, hvis dette faktisk er tilfældet.

Desuden vil direktiv 1999/62/EF afspejle udvidelsen af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/1242 til at omfatte busser og turistbusser efter vedtagelsen af forordning (EU) 2024/1610. Det bør derfor præciseres i definitionen, at de specifikke CO₂-emissioner for tunge godskøretøjer (i g CO₂/tkm) indberettes under punkt 2.6.1 i kundeoplysningsfilen, mens de specifikke CO₂-emissioner for busser og turistbusser (i g CO₂/pkm) indberettes under punkt 2.6.4 i kundeoplysningsfilen.

Definitionen af "CO₂-emissioner" fra et tungt køretøj tilpasses således, at den henviser til de korrekte felter i kundeoplysningsfilen.

Artikel 2, stk. 1, nr. 30): definition af "lavemissionskøretøj"

Det oprindelige forslag indeholdt en ændring af denne definition, men dette forslag blev forældet efter vedtagelsen af forordning (EU) 2024/1610.

Denne definition bør forenkles. Nedenstående forklaring er relevant for følgende bestemmelser i direktivet: artikel 2, stk. 1, nr. 30), litra b), og nr. 38), litra b), artikel 7ga, stk. 1, tredje afsnit, og artikel 7ga, stk. 7. Den nærmere redegørelse for disse bestemmelser vil henvise til dette afsnit.

Direktiv 1999/62/EF indeholder bestemmelser om udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte nye køretøjsgrupper, der endnu ikke var omfattet af forordning (EU) 2019/1242, men som allerede var omfattet af forordning (EU) 2017/2400. Forordning (EU) 2019/1242 omfattede oprindeligt kun en del af de køretøjsgrupper, der er omfattet af forordning (EU) 2017/2400¹⁴.

Direktiv 1999/62/EF gav mulighed for medtagelse af de resterende køretøjsgrupper i direktivets anvendelsesområde, så snart der forelå data om CO₂-emissionerne fra køretøjer, der tilhører disse køretøjsgrupper¹⁵. Årsagen er, at det på tidspunktet for vedtagelsen af forordning (EU) 2019/1242 ikke var kendt, hvornår direktivets anvendelsesområde ville blive udvidet til at omfatte de resterende køretøjsgrupper.

Forordning (EU) 2024/1610 ændrede forordning (EU) 2019/1242 med henblik på at omfatte alle køretøjsgrupper, der er omfattet af forordning (EU) 2017/2400. Bestemmelserne i direktiv 1999/62/EF, der gør det muligt at udvide direktivets anvendelsesområde for at afhjælpe forskellen mellem disse to forordningers anvendelsesområder, er derfor blevet forældede. Disse bestemmelser bør udgå for at forenkle og præcisere direktivteksten.

Litra b) i definitionen af "lavemissionskøretøj" udgår derfor.

¹⁴ Den oprindelige undergruppe af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242 (undergruppe 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH), tegner sig for omkring 73 % af CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer. De køretøjsgrupper, der er omfattet af forordning (EU) 2017/2400, tegner sig for 98 % af CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer. De køretøjer, der udgør de resterende 2 %, kan ikke omfattes af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2017/2400. I den forbindelse henvises til afsnit 17.3 i bilag 8 til del 2 af SWD(2023) 88, som er konsekvensanalysen, der ledsager forslaget, som førte til vedtagelsen af forordning (EU) 2024/1610.

¹⁵ For at udvide anvendelsesområdet for direktiv 1999/62/EF bør der offentliggøres en gennemførelsesretsakt på grundlag af artikel 7ga, stk. 7. Når den er vedtaget, bestemmer artikel 7ga, stk. 1, tredje afsnit, at køretøjer, der tilhører de relevante køretøjsgrupper, kan henføres til CO₂-emissionsklasse 4 (lavemissionskøretøjer). Disse køretøjer kunne imidlertid ikke henføres til klasse 2 og 3, fordi henførelsen til disse klasser er baseret på en emissionsreduktionskurve for de undergrupper af køretøjer, som kræver, at CO₂-emissionsreduktionsmålene for disse køretøjsgrupper er fastsat i forordning (EU) 2019/1242.

Artikel 2, stk. 1, nr. 35): definition af "køretøjsgruppe"

Denne definition bør tilføres større juridisk klarhed. Det oprindelige forslag ændrede ikke denne definition, men den skal nu ændres, fordi henvisningen til tabel 1 i bilag I til forordning (EU) 2017/2400 er uklar.

I tabel 1 i bilag I til forordning (EU) 2017/2400 defineres køretøjsgrupperne for tunge lastbiler. Anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/1242 blev imidlertid udvidet til også at omfatte de undergrupper af køretøjer, der er defineret i tabel 2-6 i bilag I til forordning (EU) 2017/2400 (f.eks. mellemstore lastvogne, busser og turistbusser). I forordning (EU) 2017/2400 defineres desuden køretøjsgrupperne i artikel 4, første afsnit, som henviser til disse tabeller, og som også tager højde for fremtidige ændringer i bilagene til nævnte forordning.

Definitionen af "køretøjsgruppe" tilpasses derfor, så den henviser til artikel 4, første afsnit, i forordning (EU) 2017/2400.

Artikel 2, stk. 1, nr. 37): definition af "emissionsreduktionskurve"

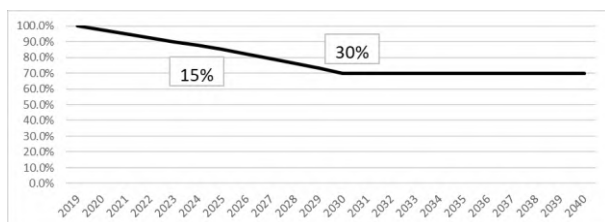
Denne definition bør tilføres større juridisk klarhed, og dens oprindelige betydning bør bevares. Det oprindelige forslag indeholdt en ændring af denne definition, men omhandlede ikke alle de ændringer, der blev indført ved forordning (EU) 2024/1610. Denne definition ændres således:

- Sidste punktum er en selvstændig normativ bestemmelse, der vedrører mulige tilpasninger til CO₂-referenceemissionerne. Sådanne tilpasninger er baseret på retsakter vedtaget i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/2142. Denne normative bestemmelse bør ikke være en del af en definition og flyttes derfor til artikel 7ga, stk. 1¹⁶.
- Definitionen beskriver en matematisk formel og er derfor vanskelig at forstå uden indgående kendskab til forordning (EU) 2019/1242 med tilhørende bilag. Da forordning (EU) 2024/1610 blev vedtaget, blev den samme formel indført i punkt 5.1.2.1 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242. Desuden omfatter denne formel emissionsreduktionskurver for busser og turistbusser, der ikke er omfattet af den nuværende definition i direktiv 1999/62/EF, selv om direktivets anvendelsesområde vil blive udvidet til at omfatte disse køretøjer. Formlen i bilag I til forordning (EU) 2019/1242 betragtes som stabil henset til fremtidige ændringer af nævnte forordning. Definitionen henviser derfor nu til denne formel.
- Formen på emissionsreduktionskurven ændrede sig med vedtagelsen af forordning (EU) 2024/1610 som følge af henvisningerne i definitionen til forordning (EU) 2019/1242 og uden en udtrykkelig afgørelse baseret på politiske overvejelser. Tærsklerne for CO₂-emissionsklasse 2 og 3 er blevet strengere, og et lavere antal konventionelle køretøjer vil blive omfattet af disse klasser.

Først beskrives formålet med emissionsreduktionskurven. Emissionsreduktionskurven fastsætter tærsklerne for klassificering af køretøjer i CO₂-emissionsklasse 2 og 3, således at de bliver sænket over tid. CO₂-emissionsklasse 2 og 3 har til formål at tilskynde til forbedringer af effektivitet i konventionelle køretøjer, der drives af fossile brændstoffer. Formen på

¹⁶ Se også forklaringen ad artikel 7ga, stk. 1, nedenfor.

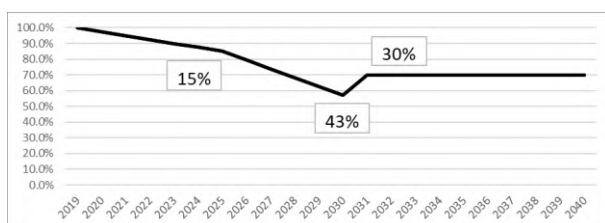
emissionsreduktionskurven, som er vedtaget i direktiv (EU) 2022/362 for undergrupperne af køretøjer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH (herefter "de oprindelige undergrupper af køretøjer"), er vist på figuren herunder. For årene frem til 2030 henviser definitionen af emissionsreduktionskurven til CO₂-emissionsreduktionsfaktor (RET_Y) i forordning (EU) 2019/1242. RET_Y afhænger af de nævnte forordning omhandlede CO₂-emissionsreduktionsmål for 2015 og 2030. For 2031 og de følgende år er definitionen af emissionsreduktionskurven lineær på et niveau, der svarer til et CO₂-emissionsreduktionsmål på 30 %. Denne linearitet afspejler effektivitetsforbedringen af CO₂-emission, der kan opnås med konventionelle køretøjer.



Forordning (EU) 2024/1610 har forøget CO₂-emissionsreduktionsmålet for 2030 fra 30 % til 43 %. Denne ændring kræver, at fabrikkerne øger udbredelsen af nulemissionskøretøjer. Det samme mål påvirker imidlertid også emissionsreduktionskurven i nærværende direktiv og de tilsvarende tærskler for CO₂-emissionsklasse 2 og 3, som udelukkende er beregnet til konventionelle køretøjer.

Den nye form på emissionsreduktionskurven, som for øjeblikket er gældende, viser en stejlere hældning og derfor strengere tærskler for CO₂-emissionsklasse 2 og 3 til og med 2030. For 2031 og de følgende år er emissionsreduktionskurven lineær på et niveau, der svarer til et CO₂-emissionsreduktionsmål på 30 %.

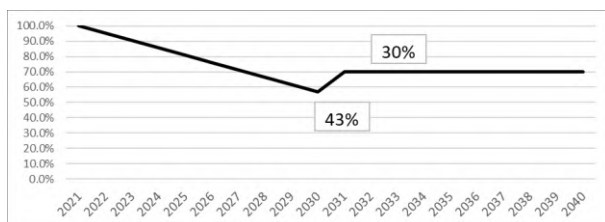
For de oprindelige undergrupper af køretøjer påvirkes kurven mellem indberetningsperioden for 2026 og 2030, som vist nedenfor. Tildelingen af køretøjer, der tilhører disse undergrupper af køretøjer, vil derfor blive påvirket fra begyndelsen af indberetningsperioden for 2026 den 1. juli 2026.



For undergrupperne af køretøjer med referenceperiode 2021 (dvs. undergruppe 1, 2, 3, 11, 12 og 16) påvirkes kurven fra starten og frem til 2030, som vist i figuren nedenfor¹⁷. Tildelingen af køretøjer, der tilhører disse undergrupper af køretøjer, påvirkes derfor fra det tidspunkt, hvor anvendelsesområdet for direktiv 1999/62/EF udvides til at omfatte disse undergrupper¹⁸.

¹⁷ Den nye form på emissionsreduktionskurven for køretøjsundergruppe 1, 2, 3, 11, 12 og 16 adskiller sig fra formen på emissionsreduktionskurven for de oprindelige køretøjsundergrupper på grund af det mellemliggende CO₂-reduktionsmål for 2025 for de oprindelige køretøjsundergrupper.

¹⁸ Se forklaringen nedenfor vedrørende artikel 7ga, stk. 1, om tidspunktet for udvidelsen af anvendelsesområdet.



Definitionen ændres derfor for at genindføre den oprindelige form på emissionsreduktionskurven, som vist i den første figur ovenfor, ved udtrykkeligt at angive både CO₂-emissionsreduktionsmålet for 2030 og kurvens linearitet efter 2030.

Artikel 2, stk. 1, nr. 38): definition af "CO₂-referenceemissioner fra en køretøjsgruppe"

Denne definition kan forenkles, og den bør tilføres større juridisk klarhed. Det oprindelige forslag indeholdt en ændring af denne definition, men dette forslag blev forældet med vedtagelsen af forordning (EU) 2024/1610. Definitionen af "CO₂-referenceemissioner fra en køretøjsgruppe" ændres således:

For det første forenkles artikel 2, stk. 1, nr. 38), litra a), ved at henvise til definitionen af CO₂-referenceemissioner, som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242. De to definitioner er ækvivalente, da de begge henviser til punkt 3 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242. Denne ændring bringer ordlyden af denne definition i overensstemmelse med ordlyden af alle de andre definitioner i direktiv 1999/62/EF, der henviser til forordning (EU) 2019/1242.

For det andet blev artikel 2, stk. 1, nr. 38, litra b), forældet af de grunde, der er beskrevet i forklaringen til definitionen af "lavemissionskøretøj" ovenfor. Litra b) i definitionen udgår derfor for at forenkle denne bestemmelse.

Artikel 1, stk. 2: Artikel 7ga – Differentiering af afgifter på tunge køretøjer

Artikel 7ga, stk. 1, andet til fjerde afsnit: pligt til at differentiere afgifter på grundlag af CO₂-emissioner

Denne bestemmelse bør forenkles, så det er muligt for de nationale forvaltninger og virksomhederne let at forstå deres rettigheder og pligter. Desuden bør der gives tilstrækkelig tid til at gennemføre bestemmelsen. Det oprindelige forslag indeholdt en ændring for at forenkle denne definition, men det fastsatte ikke en klar tidsramme for, hvornår de nationale forvaltninger og virksomheder skulle gennemføre de ændringer, der blev indført ved forordning (EU) 2024/1610.

For at forstå dette afsnit bør den nuværende struktur i artikel 7ga, stk. 1, fra andet til fjerde afsnit, først præciseres:

- artikel 7ga, stk. 1, andet afsnit, vedrører undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242
- artikel 7ga, stk. 1, tredje afsnit, vedrører udvidelsen af anvendelsesområdet for direktiv 1999/62/EF til at omfatte køretøjsgrupper, der allerede var omfattet af forordning (EU) 2017/2400, men endnu ikke af forordning (EU) 2019/1242, og
- artikel 7ga, stk. 1, fjerde afsnit, vedrører udvidelsen af anvendelsesområdet for direktiv 1999/62/EF til at omfatte nye undergrupper af køretøjer, efter at de er blevet omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/1242.

Begrundelserne for at ændre artikel 7ga, stk. 1, fra andet til fjerde afsnit, er følgende:

- Alle tre afsnit indeholder henvisninger til artikel 2, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242 for at identificere de undergrupper af køretøjer, der er omfattet af nævnte forordning. Forordning (EU) 1242/1610 ændrede imidlertid strukturen i nævnte forordning, således at de undergrupper af køretøjer, der er omfattet, ikke længere er fastsat i forordningens artikel 2, stk. 1, men i stedet i punkt 1 i bilag I til forordningen. Henvisningerne til artikel 2, stk. 1, i nævnte forordning er derfor uklare.
- Artikel 7ga, stk. 1, tredje afsnit, blev forældet af de grunde, der er beskrevet i forklaringen til definitionen af "lavemissionskøretøj" ovenfor.
- Artikel 7ga, stk. 1, omfatter ikke tilpasninger til CO₂-referenceemissionerne i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/2142, som i stedet er omfattet af sidste punktum i definitionen af emissionsreduktionskurve. Som forklaret ovenfor i afsnittet om definitionen af "emissionsreduktionskurve" er denne bestemmelse imidlertid en selvstændig normativ bestemmelse og ikke en definition, så den bør henføres til artikel 7ga, stk. 1.
- Desuden er tiden til gennemførelse af tilpasningen til CO₂-referenceemissionerne utilstrækkelig. Tilpasningerne gælder i henhold til direktiv 1999/62/EF "*for de indberetningsperioder, der begynder efter de respektive anvendelsesdatoer for disse delegerede retsakter*". Der er imidlertid ikke fastsat nogen gennemførelsesfrist, hvis disse retsakter vedtages kort før begyndelsen af en indberetningsperiode.
- Artikel 7ga, stk. 1, fjerde afsnit, er uklar, når den henviser til *det tidspunkt, hvor anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/1242 udvides til at omfatte nye undergrupper af køretøjer*. I denne bestemmelse fastsættes det specifikt, at differentieringen af vejafgifter finder anvendelse på nye undergrupper af køretøjer, når emissionsreduktionskurver for undergrupper af køretøjer, der endnu ikke er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, træder i kraft, som fastsat i en EU-retsakt. Der er imidlertid ingen EU-retsakt, der træder i kraft og fastsætter værdierne for emissionsreduktionskurverne for en køretøjsgruppe. I stedet beregnes emissionsreduktionskurven for en køretøjsgruppe på grundlag af de formler, der allerede er fastsat i definitionen i direktivets artikel 2, stk. 1, nr. 37). Emissionsreduktionskurven for en undergruppe af køretøjer er resultatet af CO₂-emissionsreduktionsmålene for den pågældende undergruppe af køretøjer (som fastsat i artikel 3a og punkt 4.3 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242) og CO₂-referenceemissionerne for en undergruppe af køretøjer (som offentliggøres i en retsakt i henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242 i året efter referenceperioden for den pågældende undergruppe af køretøjer)¹⁹. Emissionsreduktionskurven for en undergruppe af køretøjer kan derfor beregnes, når CO₂-referenceemissionerne for den pågældende undergruppe af køretøjer offentliggøres. Det tidspunkt, der er fastsat i artikel 7ga, stk. 1, fjerde afsnit, for udvidelsen til at omfatte nye undergrupper af køretøjer, er derfor knyttet til offentliggørelsen af CO₂-referenceemissionerne for disse undergrupper af køretøjer i en retsakt i henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242.

¹⁹ Tidspunktet for offentliggørelse af denne retsakt afhænger igen af gruppens referenceperiode, jf. punkt 3.2 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242. Referenceperioden for de undergrupper af køretøjer, der oprindeligt var omfattet af denne forordning (undergruppe 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH), var 2019. Referenceperioden for undergruppe 1, 2, 3, 11, 12 og 16 er 2021. Referenceperioden for alle andre undergrupper er 2025.

- Af samme afsnit fremgår der ikke en frist for gennemførelsen af udvidelserne af anvendelsesområdet for direktiv 1999/62/EF til at omfatte nye undergrupper af køretøjer. Retsakter vedtaget i henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242 træder i kraft på datoen for meddelelse til adresserne. Klassificeringen af køretøjer, der tilhører disse undergrupper af køretøjer, i CO₂-emissionsklasser kræver arbejde med IT-systemer til drift af vejafgiftssystemer, koordinering mellem nationale myndigheder og udbydere af vejafgiftstjenester samt kommunikation med trafikanter om deres rettigheder. Dette arbejde kommer til at tage omkring seks måneder.

Af disse grunde affattes artikel 7ga, stk. 1, andet til fjerde afsnit, således:

- Disse tre afsnit forenkles ved at:
 - korrigere henvisningerne til forordning (EU) 2019/1242: i stedet for henvisningen til "artikel 2, stk. 1, litra a)-d), i forordning (EU) 2019/1242" anvendes ordene "undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242"
 - tredje afsnit, som nu er forældet, udgår, og af samme grund udgår afsnittet i det oprindelige forslag om differentieringen for CO₂-emissionsklasse 1, 4 og 5 også
 - sammenlægge det nuværende andet og fjerde afsnit, fordi de begge vedrører, hvordan undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, medtages i differentieringen af infrastrukturafgifter som omhandlet i artikel 7ga.
- Et nyt afsnit tilføjes, hvorved bestemmelsen om tilpasninger af CO₂-referenceemissionerne flyttes fra definitionen af emissionsreduktionskurven til denne artikel.
- Der foretages følgende ændringer for at præcisere tidspunktet for gennemførelsen af ændringer i henhold til forordning (EU) 2019/1242 i direktiv 1999/62/EF:
 - Tidspunktet for udvidelsen til at omfatte nye undergrupper af køretøjer (som afspejler udvidelsen af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/1242) bør præciseres. Denne udvidelse vedrører alle undergrupper af køretøjer, hvis referenceperiode ikke er 2019 (se fodnote 19). Henvisninger til "*emissionsreduktionskurvers ikrafttræden*" udgår. Som beskrevet ovenfor er tidspunktet, fra hvilket en differentiering bør anvendes, knyttet til offentliggørelsen af CO₂-referenceemissioner for den pågældende undergruppe af køretøjer, der vedtages i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242. Artikel 7ga, stk. 1, henviser derfor også til offentliggørelsen af disse retsakter.
 - Der fastsættes en gennemførelsesperiode på seks måneder efter datoen for offentliggørelsen af CO₂-referenceemissionerne, der vedtages i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242. CO₂-referenceemissionerne for de oprindelige undergrupper af køretøjer er allerede blevet offentliggjort, så anvendelsesdatoen for disse undergrupper er udtrykkeligt fastsat til den 13. maj 2023²⁰.

²⁰ Denne dato faldt to år efter ikrafttrædelsesdatoen for Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/781 af 10. maj 2021 om offentliggørelse af en liste med angivelse af visse CO₂-emissionsværdier for hver

- Der fastsættes en gennemførelsesperiode på seks måneder, såfremt der er behov for tilpasninger af CO₂-referenceemissionerne på grundlag af artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242. Datoen for anvendelse af disse tilpasninger er fastsat som den "første dag i den sjette måned, der følger efter offentliggørelsen" for at sikre, at lignende køretøjer behandles på samme måde på tværs af grænserne og for at undgå konkurrenceforvridninger mellem transportvirksomheder, der ejer lignende køretøjer.

Da en retsakt i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242 forventes vedtaget og vil finde anvendelse fra indberetningsperioden for 2025 og fremefter for de oprindelige undergrupper af køretøjer, og da det er muligt, at den omhandlede periode på seks måneder udløber omkring tidspunktet for vedtagelsen af nærværende forslag, kan datoen for anvendelse for disse undergrupper af køretøjer være for kort eller uklar. For at sikre, at datoen for anvendelse af tilpasningerne til disse undergrupper af køretøjer er klar, og at der gives tilstrækkelig tid til gennemførelse, bør nævnte tilpasning finde anvendelse fra den 1. juli 2026, jf. direktivet²¹.

Artikel 7ga, stk. 2: Klassificering af køretøjer i CO₂-emissionsklasser

Det oprindelige forslag ændrede ikke denne bestemmelse. Det var imidlertid nødvendigt at ændre bestemmelsen som følge af de ændringer, der blev indført ved forordning (EU) 2024/1610 og (EU) 2022/1379. Det bør ændres til at angive, hvordan køretøjer, der kan fortolkes tvetydigt, skal klassificeres i specifikke tilfælde, jf. direktiv 1999/62/EF, for at sikre en harmoniseret tilgang i hele EU.

Det fremgår af nærværende stk., hvordan:

- køretøjer omklassificeres på grundlag af emissionsreduktionskurven, som oprindeligt defineret i direktiv (EU) 2022/362
- køretøjer, der ledsages af en kundeoplysningsfil, og som er registreret inden starten på emissionsreduktionskurven, klassificeres
- specialkøretøjer klassificeres
- ombyggede nulemissionskøretøjer klassificeres
- dual-brændstøfkøretøjer klassificeres.

At fastlægge i EU-retten, hvordan sådanne sager skal behandles, skaber retssikkerhed ved gennemførelsen af direktivet.

- *Omklassificering af køretøjer baseret på den oprindelige definition af emissionsreduktionskurve.* Dette forslag har til formål at genindføre den oprindelige

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).

²¹ Dette er i overensstemmelse med den nuværende version af sidste punktum i definitionen af emissionsreduktionskurve. Det fremgår nemlig af nævnte bestemmelse, at de tilpassede værdier finder anvendelse fra den indberetningsperiode, der begynder efter datoen for anvendelse af nævnte retsakt, dvs. den 1. juli 2026.

form på og betydning af definitionen af emissionsreduktionskurven²². Dog kan køretøjer, der er henført til en CO₂-emissionsklasse før vedtagelsen af dette forslag, blive henført til en ugunstig klasse.

For at sikre ensartede betingelser mellem køretøjer, der er henført til en CO₂-emissionsklasse efter vedtagelsen af dette forslag, og køretøjer, der er henført på grundlag af et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 43 %, skal medlemsstaterne omfordele disse køretøjer senest to måneder efter dette forslags ikrafttræden.

Denne bestemmelse er kun nødvendig, hvis dette forslag træder i kraft efter et af følgende to tidspunkter: efter den 1. juli 2026 (hvilket berører køretøjer, der tilhører de oprindelige undergrupper af køretøjer), eller efter at anvendelsesområdet for direktiv 1999/62/EF er udvidet til at omfatte undergruppe 1, 2, 3, 11, 12 og 16 af køretøjer²³. Denne bestemmelse vil ikke være nødvendig, hvis dette forslag træder i kraft før begge disse begivenheder.

- *Køretøjer, der ledsages af en kundeoplysningsfil, og som er registreret inden starten på emissionsreduktionskurven.* Direktiv 1999/62/EF indeholder ikke regler for, hvordan køretøjer, der er registreret inden starten på emissionsreduktionskurven for den tilsvarende undergruppe af køretøjer, men for hvilke ejerne kan dokumentere CO₂-emissioner baseret på kundeoplysningsfilen, skal klassificeres i CO₂-emissionsklasser.

For undergrupper af køretøjer med referenceperiode 2021 eller 2025 er der en uoverensstemmelse mellem det år, hvor emissionsreduktionskurven starter, og fristerne for, hvornår fabrikkerne skal sørge for, at nye køretøjer ledsages af kundeoplysningsfilen²⁴. Konkret kommer fabrikanternes frist til at gøre dette før startåret for emissionsreduktionskurven.

Det præciseres i artikel 7ga, stk. 2a, at køretøjer, for hvilke der kan fremlægges dokumentation for CO₂-emissioner, kan kategoriseres i en CO₂-emissionsklasse, baseret på værdierne for det første år af emissionsreduktionskurven for den pågældende undergruppe. Nærværende forslag vil sikre en harmoniseret tilgang i EU.

- *Specialkøretøjer.* Forordning (EU) 2019/1242 skelner mellem specialkøretøjer (f.eks. skraldevogne og lastbiler til byggeri²⁵) og andre typer køretøjer ved at definere undergrupper af specialkøretøjer. Dette skyldes, at brugsmønstret for specialkøretøjer adskiller sig fra brugsmønstret for køretøjer, der anvendes til godstransport eller

²² Se forklaringen ad artikel 2, stk. 1, nr. 37, ovenfor.

²³ Se forklaringen nedenfor ad artikel 7ga, stk. 1, om tidspunktet for udvidelsen af anvendelsesområdet.

²⁴ Emissionsreduktionskurven starter i referenceperioden for en undergruppe af køretøjer (jf. punkt 3.2 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242), men fabrikanternes frister er fastsat i artikel 9 og 24 i Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og afhænger af køretøjsgruppen. For de oprindelige undergrupper af køretøjer faldt de to datoer sammen: emissionsreduktionskurven startede den 1. juli 2019, fordi referenceperioden (som defineret i forordning (EU) 2019/1242 for disse undergrupper af køretøjer) var 2019. Fristerne for, hvornår fabrikkerne skal sørge for, at nye køretøjer ledsages af kundeoplysningsfilen, var også den 1. juli 2019 (jf. artikel 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2017/2400).

²⁵ Den fuldstændige liste over typer af specialkøretøjer findes i punkt 1.2 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242 sammenholdt med bilag I, tillæg 2, til forordning (EU) 2018/858 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

personbefordring. Specialkøretøjer tegner sig for ca. 2 % af emissionerne fra sektoren for tunge køretøjer og anvendes oftest i byer²⁶.

Fabrikanterne er ikke forpligtede til at angive, om et tungt køretøj er et specialkøretøj, fordi den endelige anvendelse af køretøjet stadig kan være uklar på produktionstidspunktet. Specialkøretøjer anerkendes i stedet som sådanne efter køretøjernes første registrering, jf. forordning (EU) 2019/1242. Det fremgår derfor ikke af kundeoplysningsfilen, som køretøjsejeren får udleveret, om køretøjet er et specialkøretøj eller ej. Disse køretøjer kan derfor ikke behandles som en særskilt undergruppe af køretøjer, jf. direktiv 1999/62/EF i dets nuværende form.

Anerkendelse af undergrupper af specialkøretøjer i henhold til direktiv 1999/62/EF ville betyde, at der skal anvendes yderligere dokumentation, der udstedes efter køretøjets registrering, til at angive, om køretøjerne er specialkøretøjer. Den administrative byrde ville være uforholdsmæssig i forhold til den lave andel af emissioner fra specialkøretøjer og det lave antal kørte kilometer på de veje, der er omfattet af direktivets artikel 7ga (dvs. motorveje og TEN-T-veje). Desuden er der risiko for, at medlemsstaterne anvender usammenhængende tilgange, hvis direktivet ikke definerer proceduren for anvendelse af anden dokumentation end kundeoplysningsfilen. Disse objektive omstændigheder er begrundelsen for at behandle undergrupper af specialkøretøjer anderledes end andre undergrupper af køretøjer.

Artikel 7ga, stk. 2, kræver derfor, at specialkøretøjer anses for at tilhøre den tilsvarende undergruppe af køretøjer, som ikke er specialkøretøjer. Disse oplysninger findes i alle køretøjers kundeoplysningsfiler. Nærværende forslag vil præcisere, hvordan de nuværende bestemmelser i direktivet bør anvendes på specialkøretøjer.

- *Nulemissionskøretøjer, der er ombygget for at udvide deres rækkevidde.* Nulemissionskøretøjers aktionsradius stiller dem fortsat ringere end konventionelle køretøjer. For at øge køretøjets aktionsradius er det muligt at ombygge nulemissionskøretøjer ved at udskifte batteripakken med en brændstofgenerator²⁷. Sådanne ombyggede køretøjer bliver således hybridkøretøjer.

Selv om de anvender en brændstofgenerator, vil ombyggede nulemissionskøretøjer fortsat være klassificeret i CO₂-emissionsklasse 5 i henhold til direktiv 1999/62/EF, fordi køretøjernes klassificering er baseret på køretøjsdokumentationen på tidspunktet for køretøjernes første registrering.

Det forvrider vejgodstransportmarkedet at behandle nævnte køretøjer som tilhørende CO₂-emissionsklasse 5 til ugunst for transportvirksomheder, der anvender nulemissionskøretøjer, som ikke er ombygget. Denne klassificering afspejler heller ikke de faktiske emissioner i køretøjernes levetid, jf. forordning (EU) 2019/1242.

Desuden kan fabrikanterne beregne de specifikke CO₂-emissioner fra disse køretøjer i VECTO-simuleringsværktøjet som angivet i forordning (EU) 2017/2400, før de bringes i omsætning.

²⁶ Se betragtning 33 til forordning (EU) 2024/1610.

²⁷ Se <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> og <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

Det foreslås derfor, at nulemissionskøretøjer, der ombygges for at udvide deres aktionsradius, ikke behandles som tilhørende CO₂-emissionsklasse 5, men snarere som tilhørende CO₂-emissionsklasse 1. Denne ændring sikrer, at køretøjer henføres til CO₂-emissionsklasser på grundlag af resultaterne fra VECTO-simuleringsværktøjet.

- *Dual-brændstøfkøretøjer, der er fremstillet, før de blev omfattet af forordning (EU) 2017/2400.* Dual-brændstøfkøretøjer, der er fremstillet, før denne teknologi blev omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2017/2400 ved forordning (EU) 2022/1379, er ikke omfattet af gunstigere vejafgiftssatser på grund af manglen på en kundeoplysningsfil. Disse køretøjer kan derfor blive ugunstigt stillet i konkurrencemæssig henseende i forhold til lignende køretøjer, der er registreret efter denne dato. En ny simulering til bestemmelse af CO₂-emissionerne fra nævnte køretøjer kan foretages under hensyntagen til de seneste krav i forordning (EU) 2017/2400, herunder for køretøjer, der allerede er registreret. Fabrikanterne, der har fremstillet dobbeltbrændstøfkøretøjer, før disse køretøjer var omfattet af forordning (EU) 2017/2400, kan foretage denne simulering.

Medlemsstaterne bør derfor acceptere resultatet af disse simuleringer ved klassificeringen af et dual-brændstøfkøretøj i CO₂-emissionsklasser. Da simuleringsværktøjet er open source og kan anvendes på uretmæssig vis, bør Kommissionen føre tilsyn med, hvornår denne løsningsmodel anvendes. Derfor bør en fabrikant, der beslutter at gøre brug af denne løsningsmodel, underrette Kommissionen herom. For at forhindre anvendelse af uretmæssige simuleringsfiler bør medlemsstaterne kun acceptere en ny simuleringsfil, hvis i) den modtages direkte fra en fabrikant, ii) simuleringsfilen foreligger i digitalt format, og iii) en positiv kommissionsbeslutning er rettet til den pågældende fabrikant.

Artikel 7ga, stk. 7 – Offentliggørelse af CO₂-referenceemissioner

Det oprindelige forslag indeholdt ikke denne bestemmelse. Nærværende stk. vedrører offentliggørelsen af CO₂-referenceemissioner fra køretøjsgrupper, der er omfattet af forordning (EU) 2017/2400, men som endnu ikke er omfattet af forordning (EU) 2019/1242. Som forklaret ovenfor er denne bestemmelse nu forældet og udgår derfor for at forenkle direktivet.

Artikel 7gc, stk. 7 – Påhængskøretøjers indvirkning på bestemmelsen af nedsættelse af vejafgifter

Det oprindelige forslag ændres for at præcisere, hvilke påhængskøretøjer der er omfattet af påhængskøretøjsklasse 3, ved at henvise til den nye definition af nulemissionspåhængskøretøjer i artikel 3, nr. 11, litra c), i forordning (EU) 2019/1242, som ændret ved forordning (EU) 2024/1610.

Artikel 8, stk. 3 – Dato for anvendelse for artikel 7ga for medlemsstater med en fælles brugsafgiftsordning

Det oprindelige forslag indeholdt ikke denne bestemmelse, men en ændring heraf er nødvendig for at bringe det i overensstemmelse med de foreslåede ændringer af artikel 7ga, stk. 1. Artikel 8, stk. 3, indeholder faktisk en henvisning til artikel 7ga, stk. 1, andet og tredje afsnit, som berøres af dette forslag.

Artikel 7ga, stk. 1, andet afsnit, omfatter nu både oprindelige undergrupper af køretøjer og nye undergrupper af køretøjer. Forlængelsen af fristen for medlemsstater med en fælles brugsafgiftsordning er beregnet til den første gennemførelse af differentieringen af afgifterne for de oprindelige undergrupper af køretøjer. Datoen for anvendelse for de oprindelige undergrupper af køretøjer er derfor nu udtrykkeligt fastsat på samme måde, som dette forslag ændrer artikel 7ga, stk. 1.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 1999/62/EF, Rådets direktiv 1999/37/EF og direktiv (EU) 2019/520 for så vidt angår CO₂-emissionsklassen for tunge køretøjer med påhængskøretøj og præcisering og forenkling af 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 udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Med vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362³ styrkedes principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler", idet der indførtes obligatoriske afgifter på grundlag af CO₂-emissioner, enten ved at differentiere infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne efter køretøjernes CO₂-emissioner eller ved at anvende en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner. I øjeblikket differentieres vejafgifterne for vogntog, der består af et motorkøretøj og et påhængskøretøj, på grundlag af motorkøretøjets CO₂-emissioner, uanset det sammenkoblede påhængskøretøjs karakteristika, navnlig dets indvirkning på vogntogets CO₂-emissioner.
- (2) Selv om et påhængskøretøj ikke selv forbruger energi, kræver det energi fra det trækkende motorkøretøj at flytte det. En optimering af påhængskøretøjers energieffektivitet fører til en reduktion af CO₂-emissionerne fra konventionelle køretøjer og en forøgelse af køretøjernes autonomi. En sådan optimering af påhængskøretøjer hidrører fra forbedringer af køretøjernes aerodynamiske ydeevne, rullemodstand og vægt. Energieffektivitetspotentialet er på ca. 7,5 % for påhængskøretøjer med trækstang og 15 % for sættevogne sammenlignet med et referencepåhængskøretøj i 2020. Derfor kan påhængskøretøjer spille en vigtig rolle i

¹ EUT C/2023/874, 8.12.2023, ~~p~~ ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² EUT C af, s. .

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>).

dekarboniseringen af vejgodstransportsektoren. Markedsudbredelsen af mere effektive påhængskøretøjer hæmmes imidlertid af højere priser på sådanne køretøjer og af, at køberne indtil nu ikke har kunnet sammenligne forskellige påhængskøretøjers energieffektivitet. Det fører til en begrænset tilgængelighed af energieffektive påhængskøretøjer på markedet. Aerodynamiske anordninger er allerede tilgængelige på markedet og vil blive endnu mere udbredte i fremtiden, men de er ikke udbredte i Unionens nuværende vognpark.

- (3) Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362⁴ er der fastsat retligt certificerede værdier for påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer. For yderligere at reducere driftsomkostningerne ved mere effektive påhængskøretøjer bør der fastsættes regler for medregning af påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer i vejafgiftsordninger, der er baseret på CO₂-differentiering. Da motorkøretøjer kan kobles sammen med forskellige påhængskøretøjer, bør der i medtagelsen af påhængskøretøjer i vejafgiftsordninger baseret på CO₂-differentiering tages udgangspunkt i det faktisk anvendte påhængskøretøj.
- (4) Udvidelsen af afgifterne på grundlag af CO₂-emissioner til at omfatte påhængskøretøjer bør gælde for påhængskøretøjer, som gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 finder anvendelse på. Påhængskøretøjernes ydeevne kan variere afhængigt af deres tekniske parametre. For at vurdere påhængskøretøjernes ydeevne med hensyn til energieffektivitet sammenlignes et bestemt påhængskøretøjs CO₂-reduktionspotentiale med referencepåhængskøretøjets ydeevne, idet de to køretøjers akselkonfiguration, maksimalt tilladt akseltryk og chassiskonfiguration ligner hinanden. Forholdet mellem værdien for det pågældende påhængskøretøj og værdien for referencepåhængskøretøjet er bestemt i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 som et effektivitetsforhold. Mere effektive påhængskøretøjer har et effektivitetsforhold på under 1.
- (5) Beregningen af effektivitetsforholdet kan baseres på kilometer, ton-kilometer eller m³-kilometer. For alle påhængskøretøjer undtagen volumenorienterede påhængskøretøjer bør der anvendes et effektivitetsforhold baseret på ton-kilometer. Volumenorienterede påhængskøretøjer er påhængskøretøjer, der primært er konstrueret til transport af omfangsrigt gods. Et effektivitetsforhold baseret på ton-kilometer kan ikke anvendes på volumenorienterede påhængskøretøjer, da de har en højere rullemodstand og en større masse end deres typiske modparter. For volumenorienterede påhængskøretøjer bør der i stedet anvendes et effektivitetsforhold baseret på m³-kilometer.
- (6) CO₂-emissionsklassen for et vogntog med et mere effektivt påhængskøretøj bør være højere end CO₂-emissionsklassen for motorkøretøjet alene og dermed muliggøre en større nedsættelse af vejafgifterne. Indvirkningen af et påhængskøretøjs CO₂-emissionsreduktionspotentiale på et vogntogs CO₂-emissionsklasse bør baseres på en sammenligning mellem det pågældende påhængskøretøjs effektivitetsforhold og effektivitetsforholdstærsklerne i dette direktiv. Der fastsættes forskellige tærskler for sættevogne og for andre påhængskøretøjer, da deres potentiale til at reducere CO₂-emissionerne er forskelligt.

⁴ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 af 1. august 2022 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår tunge påhængskøretøjers ydeevne med hensyn til deres indvirkning på motorkøretøjers CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug samt nulemissionsrækkevidde og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (EUT L 205 af 5.8.2022, s. 145, **ELI**: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

- (7) Hvis en medlemsstat medregner påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer i vejafgiftsordninger på sit område og pålægger vogntog, der afviger fra den tilladte totalvægt og/eller de største tilladte dimensioner, der er fastsat i Rådets direktiv 96/53/EF⁵, særlige afgifter, bør den pågældende medlemsstat have mulighed for at anvende vejafgiftsnedsættelsen på sådanne vogntog, hvori der indgår mindst ét mere effektivt påhængskøretøj.
- (8) Kommissionen bør tillægges beføjelse til at ændre bilag VIII til direktiv 1999/62/EF ved hjælp af delegerede retsakter med henblik på at bestemme eller tilpasse de deri fastsatte effektivitetsforholdstærskler og til at fastlægge en metode for henførelse til påhængskøretøjsskasser af påhængskøretøjer, der har gennemgået en eftermonteringsproces, navnlig påhængskøretøjer, der ikke er tildelt et effektivitetsforhold i overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362. Effektivitetsforholdstærsklerne bør bestemmes, så snart der er indsamlet data om påhængskøretøjers effektivitet i mindst et år i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956⁶. Effektivitetsforholdstærsklerne bør baseres på flåden af påhængskøretøjers gennemsnitlige effektivitet, når der er offentliggjort CO₂-referenceemissioner for disse køretøjer, og påhængskøretøjernes potentiale til effektivitetsforbedringer. De bør herefter tilpasses for at afspejle den tekniske udvikling og den stigende udbredelse af nye teknologier såsom påhængskøretøjer med drivaksler. I fastlæggelsen af en metode for eftermonterede påhængskøretøjer bør der tages hensyn til montering af udstyr, der forbedrer køretøjets energieffektivitet, f.eks. aerodynamiske anordninger, og som kan verificeres under den periodiske tekniske kontrol, og som bør anføres i synsrapporten, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU⁷.
- (9) For at sikre, at førerne korrekt oplyser ydeevnen for det påhængskøretøj, der er koblet sammen med motorkøretøjet, når de gør brug af afgiftsnedsættelsen på grundlag af CO₂-emissioner, er det nødvendigt, at kontrollørerne efter anmodning får forelagt dokumentation for vogntogets emissionsklasse, dvs. dokumentation for påhængskøretøjets ydeevne. Hvis denne dokumentation ikke fremlægges, vil medlemsstaten kun have ret til at opkræve afgifter på grundlag af motorkøretøjets emissionsklasse.
- (10) For at sikre en sammenhængende anvendelse af vejafgiftsdifferentieringen efter CO₂-emissioner er det nødvendigt at ændre Rådets direktiv 1999/37/EF⁸ for at kræve, at påhængskøretøjers effektivitetsforhold angives på registreringsattesten, hvis det fremgår af typeattesten eller den individuelle godkendelsesattest for køretøjet. Det er vigtigt at sikre, at der foreligger data om påhængskøretøjers effektivitet med henblik

⁵ Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁸ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

på udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520⁹.

- (11) ~~Desuden bør direktiv 1999/62/EF ændres for at afspejle den nye struktur i forordning (EU) 2019/1242 som ændret ved [tilføj reference, når den kendes]. De nødvendige ændringer har til formål at bevare den nuværende betydning af definitionerne af nulemissionskøretøjer, lavemissionskøretøjer, CO₂-referenceemissioner og emissionsreduktionskurve samt at ajourføre sidstnævnte udtryk for at harmonisere dets anvendelighed i forbindelse med ovennævnte forordning efter 2030. Ændringerne bør også bevare forpligtelsen til at differentiere infrastrukturafgifter og brugsafgifter og det tidspunkt, hvorfra denne forpligtelse gælder. For så vidt angår undergrupper af køretøjer, der allerede er omfattet af forordningen, bør ændringerne navnlig præcisere, at forpligtelsen finder anvendelse fra den 13. maj 2023, dvs. to år efter datoen for offentliggørelsen af Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/781¹⁰, som fastsætter CO₂-referenceemissioner for disse undergrupper af køretøjer. For at sikre rettidig vedtagelse af disse ændringer i forhold til datoen for ikrafttrædelsen af ændringerne af forordning (EU) 2019/1242 bør der fastsættes en frist for gennemførelse i national lovgivning på ét år.~~

- (11) Det er hensigtsmæssigt at præcisere og forenkle visse bestemmelser i direktiv 1999/62/EF for at afspejle ændringerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1610¹¹ af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242¹² samt ændringerne i Kommissionens forordning (EU) 2022/1379¹³ af Kommissionens forordning (EU) 2017/2400¹⁴. De foreslåede ændringer vedrører definitionerne af CO₂-emissioner, nulemissionskøretøj, tungt lavemissionskøretøj, køretøjsgruppe, emissionsreduktionskurve og CO₂-referenceemissioner samt artikel 7 og artikel 8, stk. 3, idet deres oprindelige betydning bevares.**

⁹ 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>).

¹⁰ ~~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).~~

¹¹ 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>).

¹² 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>).

¹³ 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>).

¹⁴ 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>).

- (12) Dette direktiv bør præcisere det tidspunkt, fra hvilket pligten til at differentiere vejafgifter på grundlag af CO₂-emissioner for en undergruppe af køretøjer finder anvendelse. Der henvises derfor til offentliggørelsen af CO₂-referenceemissioner for undergrupper af køretøjer som vedtaget i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242. Dette direktiv bør også give de nationale myndigheder og vejafgiftstjenesteudbydere tilstrækkelig gennemførelsestid til at klassificere køretøjer i disse undergrupper af køretøjer i CO₂-emissionsklasser. Der fastsættes en gennemførelsesperiode på seks måneder efter datoen for offentliggørelsen af CO₂-referenceemissionerne. For så vidt angår de undergrupper af køretøjer, der oprindeligt var omfattet af nævnte forordning, 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) 2021/781¹⁵.
- (13) Nærværende 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. Det er hensigtsmæssigt med en frist på seks måneder til at gennemføre denne ændring. Denne dato bør være den samme i alle medlemsstater for at sikre ligebehandling af transportvirksomheder, der ejer lignende køretøjer, der er registreret første gang på samme dato, hvor disse er etableret i forskellige medlemsstater. Derudover blev CO₂-referenceemissionerne tilpasset med anvendelse fra indberetningsperioden 2025 for undergrupperne af køretøjer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH i medfør af Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) .../... om tilpasning af CO₂-referenceemissioner som angivet i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/781 og om fastlæggelse af metoden til at udpege repræsentative køretøjer [indsæt henvisning, når den kendes]. I den nuværende udgave af definitionen af "emissionsreduktionskurve" fastsættes det, at de tilpassede værdier finder anvendelse fra den indberetningsperiode, der begynder efter datoen for anvendelsen af den pågældende retsakt. De bør derfor anvendes fra den 1. juli 2026. For at undgå, at gennemførelsesperioden på seks måneder udløber for tidligt efter vedtagelsen af nærværende direktiv, og at gennemførelsesperioden viser sig at være utilstrækkelig, fastholdes anvendelsesdatoen den 1. juli 2026 udtrykkeligt.
- (14) 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 blev ændret i medfør af forordning (EU) 2019/1242, hvori der blev indført et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 43 %. Denne ændring påvirker hældningen af emissionsreduktionskurven som defineret i direktiv 1999/62/EF i årene frem til og med 2030. Tærsklerne for visse CO₂-emissionsklasser er derfor strengere til og med 2030 end for 2031 og de efterfølgende år. Den deraf følgende form på emissionsreduktionskurven var ikke en tilsigtet konsekvens af vedtagelsen af forordning (EU) 2024/1610. Emissionsreduktionskurvens oprindelige form bør derfor genindføres ved at

¹⁵ 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).

fastsætte et CO₂-emissionsreduktionsmål på 30 % for 2030 i direktiv 1999/62/EF. Indtil denne ændring finder anvendelse, kan visse køretøjer muligvis blive henført til en CO₂-emissionsklasse med en emissionsreduktionskurve, der er fastlagt på grundlag af et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 43 %. For at sikre betingelser, der er ensartede med dem for køretøjer, der henføres til en CO₂-emissionsklasse efter vedtagelsen af dette direktiv, bør medlemsstaterne omklassificere de pågældende køretøjer ved hjælp af en emissionsreduktionskurve, der er fastlagt på grundlag af et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 30 %, senest to måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

- (15) Dette direktiv bør præcisere, hvordan køretøjer, der ledsages af en kundeoplysningsfil, og som er registreret inden starten på emissionsreduktionskurven, skal henføres til CO₂-emissionsklasser. For undergrupper af køretøjer med referenceperiode 2021 eller 2025 som fastsat i forordning (EU) 2019/1242 er der en uoverensstemmelse mellem den dato, hvor deres emissionsreduktionskurver starter, og fabrikanternes frist for at give nye køretøjer en kundeoplysningsfil, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 9 i Kommissionens forordning (EU) 2017/2400. Startdatoen for emissionsreduktionskurven for en undergruppe af køretøjer er den første dag i referenceperioden for den pågældende undergruppe af køretøjer, jf. punkt 3.2 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242. Fabrikanternes frist for at stille kundeoplysningsfilen til rådighed i forbindelse med nye køretøjer i en undergruppe af køretøjer er fastsat i artikel 24 i Kommissionens forordning (EU) 2017/2400. For disse undergrupper af køretøjer ligger fabrikanternes frist for startdatoen for emissionsreduktionskurven. Direktiv 1999/62/EF indeholder ikke nogen angivelse af, hvordan køretøjer, der er registreret første gang inden starten på emissionsreduktionskurven, skal klassificeres i CO₂-emissionsklasser. Medlemsstaterne bør klassificere køretøjer, for hvilke ejerne kan dokumentere CO₂-emissioner på grundlag af en kundeoplysningsfil, i CO₂-emissionsklasser. Tærsklerne for CO₂-emissionsklasserne inden starten på emissionsreduktionskurven er lig med tærsklerne for emissionsreduktionskurvens første år.
- (16) Dette direktiv bør præcisere, hvordan specialkøretøjer skal henføres til CO₂-emissionsklasser. Forordning (EU) 2019/1242 skelner mellem specialkøretøjer, f.eks. skraldevogne og lastbiler til byggeri, og andre typer køretøjer ved at definere undergrupper af specialkøretøjer. Disse køretøjer tegner sig for ca. 2 % af emissionerne fra 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 derfor 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.
- (17) Dette direktiv bør præcisere, hvordan ombyggede nulemissionskøretøjer skal henføres til CO₂-emissionsklasser. I forordning (EU) 2019/1242 er der for fabrikanterne fastsat CO₂-reduktionsmål for nye tunge køretøjer. I henhold til nævnte forordning er det særligt fordelagtigt for fabrikanterne at bringe

nulemissionskøretøjer i omsætning. Direktiv 1999/62/EF tilskynder til efterspørgsel efter disse køretøjer gennem anvendelsen af reducerede afgifter i overensstemmelse med CO₂-emissionsklasse 5. En eksisterende ulempe ved nulemissionskøretøjer er, at de har en mindre aktionsradius end konventionelle køretøjer. For at øge køretøjets aktionsradius er det muligt at ombygge nulemissionskøretøjer ved at udskifte batteripakken med en brændstofgenerator med henblik på at øge køretøjets aktionsradius. Sådanne ombyggede køretøjer bliver således 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 inden for den nuværende lovgivningsmæssige ramme fortsat vil kunne drage fordel af de reducerede afgifter i overensstemmelse med CO₂-emissionsklasse 5, selv om de anvender en brændstofgenerator. Denne behandling forvrider imidlertid markedet for vejgodstransport til ulempe for virksomheder, der anvender nulemissionskøretøjer, som ikke er ombyggede, og afspejler ikke de faktiske emissionsreduktioner i køretøjernes levetid med henblik på forordning (EU) 2019/1242. For at sikre, at alle køretøjer henføres til CO₂-emissionsklasser på grundlag af VECTO-simuleringsværktøjet, bør nulemissionskøretøjer med en brændstofdrevet motor derfor i henhold til direktiv 1999/62/EF behandles som værende i CO₂-emissionsklasse 1.

- (18) Dette direktiv bør præcisere, hvordan dual-brændstofkøretøjer skal henføres til CO₂-emissionsklasser. I henhold til artikel 24, stk. 2, litra g), i Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 skal fabrikanten udstede en kundeoplysningsfil for dual-brændstofkøretøjer fra den 1. januar 2024. Visse dual-brændstofkøretøjer er imidlertid blevet registreret før denne dato uden en kundeinformationsfil. Køretøjer, der blev registreret første gang før denne dato, kan ikke opnå gunstigere vejafgiftssatser og kan lide under en konkurrencemæssig ulempe i forhold til lignende køretøjer, der blev registreret på et senere tidspunkt. Det er muligt for fabrikanten at bestemme CO₂-emissionerne fra et køretøj, der allerede er registreret, ved at foretage en ny simulering under hensyntagen til de seneste krav i forordning (EU) 2017/2400. Medlemsstaterne bør acceptere resultatet af disse simuleringer som dokumentation for køretøjets CO₂-emissioner. Kommissionen bør forhindre brugen af uretmæssige simuleringsresultater ved at føre tilsyn med fabrikanternes anvendelse af denne mulighed. Fabrikanten, der beslutter at anvende denne mulighed, bør derfor underrette Kommissionen herom. Medlemsstaterne bør kun acceptere dette dokument, hvis det modtages direkte fra en fabrikant, hvis dokumentet er i digitalt format, da dette er mindre sårbart over for svig, og hvis der er rettet en positiv kommissionsafgørelse til den pågældende fabrikant.
- (19) Visse bestemmelser, der er blevet forældede, bør udgå ved dette direktiv. Direktiv 1999/62/EF indeholder bestemmelser om udvidelse af direktivets 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. De relevante bestemmelser i direktiv 1999/62/EF er artikel 2, stk. 1, nr. 30), litra b), artikel 2, stk. 1, nr. 38), litra b), artikel 7ga, stk. 1, tredje afsnit, og artikel 7ga, stk. 7. Ved forordning (EU) 2024/1610 blev anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/1242 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 direktivets tekst.

(4220) Direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520 bør derfor ændres —
VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 1999/62/EF

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": et køretøjs specifikke CO₂-emissioner (gCO₂/t-km) i punkt 2.6.1 i dets kundeinformationsfil, såfremt det er et tungt godskøretøj, eller dets specifikke CO₂-emissioner (gCO₂/p-km) i punkt 2.6.4 i dets kundeinformationsfil, såfremt det er en rutebus eller bus, 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>).**

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

"a) et tungt motorkøretøj som omhandlet i artikel 3, nr. 11), litra a) ~~og~~ 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>).**

(bc) Nr. 30, litra b), Nr. 30 affattes således:

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

"b) et tungt køretøj fra en køretøjsgruppe, der er omfattet af en gennemførelsesretsakt vedtaget efter artikel 7ga, stk. 7, og hvis CO₂-emissioner er lavere end 50 % af CO₂-referenceemissionerne for dets køretøjsgruppe, dog ikke et nulemissionskøretøj"

d) Nr. 35 affattes således:

"35) "køretøjsgruppe": en køretøjsgruppe som defineret i artikel 4, første afsnit, i forordning (EU) 2017/2400"

ee) Nr. 37 affattes således:

"37) "emissionsreduktionskurve" for en undergruppe af køretøjer (sg): en emissionsreduktionskurve for tunge godskøretøjer (ET_{sg,Y}) eller 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-reduktionsmålet for 2030 ($rf_{sg,Y}$ eller $rfp_{sg,Y}$, hvor $Y=2030$) 30 %, og

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

~~"37) "emissionsreduktionskurve": for en undergruppe af køretøjer (sg) og indberetningsperioden for et år (Y), dvs. $ET_{sg,Y}$: produktet af den årlige CO₂-emissionsreduktionsfaktor ($RET_{sg,Y}$) ganget med CO₂-referenceemissionerne (rCO_{2sg}) for undergruppen (sg), dvs. $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ bestemmes efter punkt 5.1 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242"~~

df) Nr. 38 affattes således:

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

~~"38) "CO₂-referenceemissioner":~~

~~a) for undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, det beløb, der udregnes i overensstemmelse med formelen i punkt 3 i bilag I til nævnte forordning~~

~~b) for en køretøjsgruppe, der er omfattet af en gennemførelsesretsakt vedtaget efter artikel 7ga, stk. 7, de deri specificerede CO₂-referenceemissioner, svarende til gennemsnitsværdien for alle CO₂-emissioner for køretøjer i den pågældende køretøjsgruppe, der er indberettet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956⁶ for den første indberetningsperiode, som begynder efter den dato, hvor registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i den pågældende køretøjsgruppe, der ikke opfylder forpligtelserne i artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400, er forbudt i overensstemmelse med artikel 24 i forordning (EU) 2017/2400"~~

eg) Følgende numre tilføjes:

"42) "påhængskøretøj": et påhængskøretøj som defineret i artikel 3, nr. 17), i forordning (EU) 2018/858, som er omfattet af anvendelsesområdet for Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362***"

43) "sættevogn": et påhængskøretøj, der opfylder definitionen af en sættevogn i artikel 3, nr. 33), i forordning (EU) 2018/858, og som er omfattet af anvendelsesområdet for Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362."

*** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 af 1. august 2022 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår tunge påhængskøretøjers ydeevne med hensyn til deres indvirkning på motorkøretøjers CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug samt nulemissionsrækkevidde og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (EUT L 205 af 5.8.2022, s. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**)."

2) I artikel 7ga foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 affattes andet, tredje og fjerde afsnit således:

~~"Medlemsstaterne anvender denne differentiering på de undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, senest seks måneder efter offentliggørelsen af på grundlag af de CO₂-referenceemissionerne i de undergrupper af køretøjer, der vedtages, der offentliggøres i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i nævnte forordning. 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 den 13. maj 2023.~~

~~Hvis CO₂-referenceemissionerne justeres~~Medlemsstaterne anvender de tilpassede CO₂-referenceemissioner i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242 fra den første dag i den sjette måneder efter offentliggørelsen. Medlemsstaterne anvender dog de CO₂-referenceemissioner, der er tilpasset i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) .../... [indsæt henvisning, når den kendes], på 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, anvendes disse CO₂-emissioner fra begyndelsen af den følgende indberetningsperiode.

~~Uanset andet afsnit finder denne differentiering for så vidt angår CO₂-emissionsklasse 1, 4 og 5, jf. denne artikels stk. 2, anvendelse på køretøjsgrupper, der er omfattet af gennemførelsesretsakter vedtaget efter stk. 7, senest to år efter vedtagelsen af disse gennemførelsesretsakter. Differentieringen baseres på de CO₂-referenceemissioner, der er specificeret heri, og anvendes, indtil der offentliggøres CO₂-referenceemissioner for de pågældende undergrupper af køretøjer i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242. Fra offentliggørelsen af CO₂-referenceemissionerne i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242 anvender medlemsstaterne disse CO₂-referenceemissioner i stedet for dem, der er specificeret i henhold til stk. 7, og differentieringen for de pågældende undergrupper af køretøjer anvendes på alle emissionsklasser."~~

b) I stk. 2 tilføjes følgende afsnit:

"Medlemsstaterne omklassificerer de køretøjer, der blevet klassificeret i CO₂-emissionsklasse 2 eller 3 med en emissionsreduktionskurve baseret på et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 43 %, ved i stedet at anvende en emissionsreduktionskurve baseret på et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 på 30 % senest den [dato for nærværende direktivs ikrafttræden + to måneder]."

Medlemsstaterne betragter alle køretøjer, for hvilke trafikanten kan fremlægge dokumentation for CO₂-emissioner i en kundeinformationsfil, 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 starten på emissionsreduktionskurven for den undergruppe af køretøjer, som køretøjet tilhører, finder værdierne for det første år af emissionsreduktionskurven for den pågældende 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 reducerede afgifter i overensstemmelse med CO₂-emissionsklasse 5 på nulemissionskøretøjer, der er blevet ombygget med en brændstofdrevet motor, der producerer elektrisk energi, eller som bidrager til køretøjets fremdrift. Medlemsstaterne anvender i stedet afgifter i henhold til CO₂-emissionsklasse 1.

Køretøjsfabrikanter kan anvende simuleringsværktøjet, jf. artikel 5 i forordning (EU) 2017/2400, til at fastsætte CO₂-emissionerne fra et dual-brændstøfkøretøj som defineret i artikel 3, nr. 21), i forordning (EU) 2017/2400 efter produktionsdatoen, hvis produktionsdatoen for det pågældende 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 derpå afgørelse om, hvorvidt denne fabrikant må anvende simuleringsværktøjet til det formål, der er fastsat i dette stykke. Med hensyn til klassificeringen af et køretøj i en CO₂-emissionsklasse accepterer medlemsstaterne den af fabrikanten udarbejdede simulering som dokumentation for et køretøjs CO₂-emissioner, såfremt fabrikanten fremsender resultaterne af simuleringen direkte og i digitalt format sammen med den kommissionsafgørelse, der er rettet til den pågældende fabrikant."

(bc) Stk. 7 udgår. I stk. 7 affattes første afsnit således:

~~"Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for at specificere CO₂-referenceemissionerne for køretøjsgrupperne, bortset fra undergruppe 4 UD, 4 RD, 4 LH, 5 RD, 5 LH, 9 RD, 9 LH, 10 RD og 10 LH."~~

3) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 7gc

1. Indtil den 30. juni 2030 kan medlemsstaterne medregne påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra køretøjets kombination med et motorkøretøj, når de anvender artikel 7ga. Fra den 1. juli 2030 medregner de denne indvirkning.

Hvis en medlemsstat anvender første afsnit, har klassen for det påhængskøretøj, som trækkes, jf. bilag VIII, indvirkning på vogntogets CO₂-emissionsklasse, jf. artikel 7ga, stk. 2.

2. Hvis en medlemsstat anvender første afsnit og i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra a), og pålægger vogntog, der i overensstemmelse med artikel 4, stk. 4, i Rådets direktiv 96/53/EF* afviger fra den tilladte totalvægt og/eller de største tilladte dimensioner, der er fastsat i bilag I til nævnte direktiv, særlige afgifter, kan den anvende en nedsættelse af vejafgifterne på sådanne vogntog, hvori der indgår mindst ét påhængskøretøj, som er henført til en påhængskøretøjsklasse i overensstemmelse med bilag VIII til nærværende direktiv.

Nedsættelsen af vejafgiften kan svare til den nedsættelse, der indrømmes vogntog, der ikke afviger fra den tilladte totalvægt og/eller de største tilladte dimensioner.

3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 9d med henblik på at ændre bilag VIII for at bestemme de deri fastsatte effektivitetsforholdstærskler eller tilpasse dem, så de afspejler den tekniske udvikling. Den første fastsættelse baseres på den gennemsnitlige effektivitet for flåden af påhængskøretøjer, når der er offentliggjort CO₂-referenceemissioner for disse køretøjer, og påhængskøretøjernes potentiale til

effektivitetsforbedringer, idet der tages hensyn til sættevognes og andre påhængskøretøjers forskellige potentiale.

For påhængskøretøjsklasse 1 og 2, jf. tabellen i bilag VIII, vedtager Kommissionen en delegeret retsakt, der fastsætter effektivitetsforholdstærsklerne, senest et år efter offentliggørelsen af CO₂-referenceemissioner for påhængskøretøjer i henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242.

Påhængskøretøjsklasse 3 For påhængskøretøjsklasse 3, jf. tabellen i bilag VIII, **finder anvendelse på nulemissionspåhængskøretøjer, som er i overensstemmelse med definitionen i artikel 3, nr. 11), litra c), i forordning (EU) 2019/1242, og som overholder effektivitetsforholdstærsklen for påhængskøretøjsklasse 3.** ~~som omfatter påhængskøretøjer, der er udstyret med en anordning, der aktivt understøtter deres fremdrift, og som ikke har nogen forbrændingsmotor eller har en forbrændingsmotor, der udleder mindre end 5 g CO₂/kWh,~~ vedtager ~~Kommissionen~~ **Kommissionen vedtager** en delegeret retsakt, der fastsætter effektivitetsforholdstærsklerne, når der foreligger retligt certificerede værdier for disse påhængskøretøjer.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 9d med henblik på at ændre bilag VIII for at fastlægge en metode for henførelse til en påhængskøretøjsklasse af påhængskøretøjer med eftermonteret udstyr, der forbedrer deres energieffektivitet, navnlig påhængskøretøjer, der er registreret, solgt eller taget i brug inden anvendelsesdatoen for gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362.

4. Til registrering af udstyr som omhandlet i stk. 3, fjerde afsnit, anvender medlemsstaterne nr. 10 (Andre oplysninger) i bilag II til direktiv 2014/45/EU**.

* Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51)."

4) I artikel 7j, stk. 2a, affattes første afsnit således:

"Hvis en fører eller, hvis det er relevant, transportvirksomheden eller udbyderen af den europæiske elektroniske vejafgiftstjeneste (EETS) ikke kan dokumentere køretøjets emissionsklasse med henblik på artikel 7g, stk. 2, artikel 7ga eller 7gb, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter eller brugsafgifter. Hvis en fører eller, hvis det er relevant, transportvirksomheden eller udbyderen af den europæiske elektroniske vejafgiftstjeneste (EETS) ikke kan dokumentere vogntogets emissionsklasse med henblik på artikel 7gc, kan medlemsstaterne pålægge vejafgifter eller brugsafgifter på grundlag af motorkøretøjets emissionsklasse."

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

"3. I tilfælde af en fælles brugsafgiftsordning som 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."

(56) I artikel 9d affattes første afsnit således:

"Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9e for at ændre dette direktiv for så vidt angår bilag 0, formlerne i bilag IIIa, punkt 4.1 og 4.2, beløbene i tabellerne i bilag IIIb og IIIc, således at de tilpasses den videnskabelige og tekniske udvikling, og effektivitetsforholdstærsklerne i bilag VIII for at fastsætte dem eller tilpasse dem, så de afspejler den videnskabelige og tekniske udvikling."

(67) I artikel 11 affattes litra c) således:

"c) differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjernes miljøpræstationer, jf. artikel 7g, 7ga, 7gb eller 7gc"

(78) Teksten i bilaget til nærværende direktiv tilføjes som bilag VIII.

Artikel 2

Ændring af direktiv (EU) 2019/520

I bilag I til direktiv (EU) 2019/520 affattes del I således:

"Del I. Oplysninger vedrørende køretøjer

Post	O/V ⁽¹⁾	Bemærkninger
Registreringsnummer	O	
Stelnummer/køretøjsidentifikationsnummer (VIN)	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Mærke	O	(D.1 ⁽²⁾) f.eks. Ford, Opel, Renault
Køretøjets handelstype	O	(D.3) f.eks. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikode	O	(J) f.eks. knallerter, motorcykler, biler
Euroemissionsklasse	O	f.eks. Euro 4, Euro 6
CO ₂ -emissionsklasse	V	finder anvendelse for tunge køretøjer
Omklassificeringsdato	V	finder anvendelse for tunge køretøjer
CO ₂ i g/tkm	V	finder anvendelse for tunge køretøjer
Volumenorientering: ja/nej	V	finder anvendelse for påhængskøretøjer
Effektivitetsforhold — ton-kilometerbaseret (–) ...	V	finder anvendelse for påhængskøretøjer
Effektivitetsforhold — m ³ -kilometerbaseret (–) ...	V	finder anvendelse for

		påhængskøretøjer
Køretøjets højeste tekniske tilladte totalvægt	O	
⁽¹⁾ O = obligatorisk, hvis oplysningen foreligger i det nationale register, V = valgfrit. ⁽²⁾ Harmoniseret EU-kode, se direktiv 1999/37/EF.		

"

—

Artikel 3

Ændring af direktiv 1999/37/EF

I punkt (V) om udstødning i bilag I til direktiv 1999/37/EF tilføjes følgende punkter:

"(V.11) Effektivitetsforhold:

- for ikkevolumenorienterede påhængskøretøjer effektivitetsforhold baseret på ton-kilometer, hvis angivet under punkt 49.11.2 i typeattesten defineret i tillægget til bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683* eller under punkt 49.11.2 i den individuelle godkendelsesattest for køretøjer defineret i tillæg 1 til bilag III til nævnte forordning
- for volumenorienterede påhængskøretøjer effektivitetsforhold baseret på m³-kilometer, hvis angivet under punkt 49.11.3 i typeattesten defineret i tillægget til bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 eller under punkt 49.11.3 i den individuelle godkendelsesattest for køretøjer defineret i tillæg 1 til bilag III til nævnte forordning.

Volumenorientering er angivet under punkt 49.10 i typeattesten for tunge køretøjer defineret i tillægget til bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 eller under punkt 49.10 i den individuelle godkendelsesattest for køretøjer defineret i tillæg 1 til bilag III til nævnte forordning

(V.12) påhængskøretøjsklasse bestemt i overensstemmelse med artikel 7gc i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF

* Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 af 15. april 2020 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår de administrative krav i forbindelse med godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 163 af 26.5.2020, s. 1, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**").

Artikel 4

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [ét år efter direktivets ikrafttræden]. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 5

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

Artikel 6

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand