

**Bryssel den 2 oktober 2025
(OR. en)**

13259/25

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0134 (COD)**

**TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	2 oktober 2025
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Ärende:	Ändrat förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon och förtydligande och förenkling av vissa bestämmelser

För delegationerna bifogas dokument – COM(2025) 589 final.

Bilaga: COM(2025) 589 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv
(EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon och
förtydligande och förenkling av vissa bestämmelser**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

I Europeiska kommissionens politiska riktlinjer för 2024–2029¹ tillkännagavs att kommissionen skulle lägga fram förslag för att förenkla och konsolidera EU:s lagstiftning. I meddelandet *Simpler and Faster Europe*² anges att lagstiftningen måste vara lätt att förstå och genomföra, tydligt formulerad och otvetydig.

Genom detta ändrade förslag till ändringsdirektiv ändras vissa bestämmelser i direktiv 1999/62/EG³, som hänvisar till annan EU-lagstiftning, för att göra den tydligare, enklare och precisare.

Kommissionen antog det ursprungliga förslaget till detta ändringsdirektiv den 4 maj 2023⁴ (*det ursprungliga förslaget*). Det ursprungliga förslaget syftade till att fastställa regler för att inkludera påverka på koldioxidutsläppen från släpfordon som ingår i kombinationer av tunga godsfordon i system med differentierade vägavgifter och vägtullar baserade på fordonens koldioxidutsläpp. Genom det ändrades vissa bestämmelser i direktivet som hänvisar till annan EU-lagstiftning för att säkerställa rättslig klarhet.

I direktiv 1999/62/EG regleras uttag av vägtullar och vägavgifter för användning av väginfrastruktur. Direktivet bygger på principen att förorenaren betalar och principen att användaren betalar. Principen att förorenaren betalar gör det möjligt att fastställa vägavgifter på grundval av fordonens miljöprestanda, så att styra förnyelsen av fordonsparken kan styras på ett sätt som minskar vägtransporternas negativa miljöpåverkan.

Genom direktiv (EU) 2022/362⁵ ändrades direktiv 1999/62/EG genom att det bland annat blev tillåtet att införa vägavgifter baserade på fordons koldioxidutsläpp. Därmed får vägtransportsektorn möjlighet att bidra till att uppfylla EU:s klimat- och energimål. Direktivet innehåller därför flera hänvisningar till den EU-lagstiftning som reglerar koldioxidutsläpp från tunga fordon. Denna fråga regleras i EU framför allt av förordning (EU) 2019/1242 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon⁶ och av kommissionens

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_en?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_SV.pdf.

² Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén, Ett enklare och snabbare Europa: Meddelande om genomförande och förenkling (COM(2025) 47 final).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer (EUT L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

förordning (EU) 2017/2400 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning⁷.

Sedan det ursprungliga förslaget antogs har de senaste ändringarna av dessa förordningar påverkat de bestämmelser i direktiv 1999/62/EG som hänvisar till de förordningarna. Detta minskade den rättsliga klarheten samt försvårade genomförandet och gav upphov till fler administrativa hinder. Genom att dessa förordningar ändrades blev dessutom vissa bestämmelser i direktiv 1999/62/EG föråldrade.

Genom förordning (EU) 2024/1610⁸ ändrades förordning (EU) 2019/1242. De viktigaste ändringarna bestod av definitionen av nya minskningsmål för koldioxidutsläpp fram till 2040 och utvidgningen av förordningens tillämpningsområde till nya fordonsgrupper. Dessutom ändrades dess ursprungliga struktur på ett sådant sätt att vissa korshänvisningar till den från både direktiv 1999/62/EG och det ursprungliga förslaget blev föråldrade. Genom kommissionens förordning (EU) 2022/1379⁹ ändrades kommissionens förordning (EU) 2017/2400. Ändringarna omfattade en ändring av utformningen av kundinformationsfilen, som är det dokument som anger koldioxidutsläppen från nya fordon.

I det föreliggande ändrade förslaget bibehålls syftena med det ursprungliga förslaget (nämligen när det gäller släpvagnars påverkan på koldioxidutsläppen). Dessutom skulle det ändrade förslaget för det första anpassa hänvisningarna i direktiv 1999/62/EG till dessa förordningar för att öka den rättsliga klarheten i de bestämmelserna. För det andra skulle förslaget säkerställa att tillräcklig ledtid beviljas för att genomföra de ändringar av förordning (EU) 2019/1242 som återspeglas i direktiv 1999/62/EG, till exempel utvidgningen till nya undergrupper av fordon¹⁰. För att uppnå ett harmoniserat tillvägagångssätt i EU skulle förslaget för det tredje innehålla riktade bestämmelser för att ange hur vissa fordon som omfattas av dessa förordningar ska behandlas i fall som skulle kunna leda till en tvetydig tolkning i enlighet med direktiv 1999/62/EG.

Detta förslag läggs fram ett år efter antagandet av förordning (EU) 2024/1610 för att förtydliga hur de ändringar som den förordningen medför bör genomföras i direktiv 1999/62/EG. De icke avsedda ändringarna av kurvan för minskade koldioxidutsläpp, som avgör tilldelningen av koldioxidutsläppsklasser för fordon, börjar gälla från och med den 1 juli 2026¹¹.

Detta förslag förenklar också direktiv 1999/62/EG genom strykning av de bestämmelser som gör det möjligt att utvidga direktivets tillämpningsområde till att omfatta fordonsgrupper som

⁷ Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1610 av den 14 maj 2024 om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter och om ändring av förordning (EU) 2018/858 samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956 (EUT L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ Kommissionens förordning (EU) 2022/1379 av den 5 juli 2022 om ändring av förordning (EU) 2017/2400 vad gäller bestämning av medeltunga och tunga lastbilers och tunga bussars koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och införande av elfordon och annan ny teknik (EUT L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

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

¹¹ Se den detaljerade förklaringen nedan till artikel 2.1.37.

redan omfattas av förordning (EU) 2017/2400, men ännu inte av förordning (EU) 2019/1242. De två förordningarna hade ursprungligen olika tillämpningsområden. Genom förordning (EU) 2024/1610 utvidgades dock tillämpningsområdet för förordning (EU) 2019/1242 så att det nu överensstämmer med tillämpningsområdet för förordning (EU) 2017/2400. De bestämmelser i direktiv 1999/62/EG som gjorde det möjligt att överbrygga klyftan mellan tillämpningsområdena för dessa två förordningar blev därigenom föråldrade och kan därför strykas.

Av samma skäl planerar kommissionen att upphäva kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/2698¹² när referensvärdena för koldioxidutsläpp för undergrupperna av fordon 1, 2, 3, 11, 12 och 16 kommer att offentliggöras i genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242. De undergrupper av fordon som omfattas av detta genomförandebeslut omfattas nu av förordning (EU) 2019/1242, och det planeras att referensvärdena för koldioxidutsläpp för dessa undergrupper av fordon ska offentliggöras i enlighet med den förordningen. I direktiv 1999/62/EG anges det redan att när referensvärden för koldioxidutsläpp har offentliggjorts i enlighet med förordning (EU) 2019/1242 bör dessa värden användas, och inte de värden som offentliggjorts i enlighet med direktiv 1999/62/EG.

Detta förslag bidrar till att uppnå målet att upprätthålla en konsekvent EU-lagstiftning av hög kvalitet. Genom förslaget säkerställs bättre rättslig klarhet och förutsebarhet, vilket gör det möjligt för nationella förvaltningar och företag att på ett bättre sätt förstå sina rättigheter och skyldigheter.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom politikområdet**

Detta förslag syftar till att anpassa de bestämmelser i direktiv 1999/62/EG som innehåller hänvisningar till vissa förordningar som blev oklara efter ändringen av dessa förordningar, och till att stryka vissa andra bestämmelser som blivit föråldrade. De föreslagna ändringarna är (tillsammans med dem som ingick i det ursprungliga förslaget) förenliga med innehållet i de åtgärder som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2022/362.

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

Detta förslag rör hänvisningar från direktiv 1999/62/EG till förordning (EU) 2019/1242 och till kommissionens förordning (EU) 2022/1379. Det måste säkerställas att korshänvisningarna är konsekventa, med beaktande av tidigare och (så långt det är möjligt) framtida ändringar av dessa förordningar.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

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

¹² Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/2698 av den 4 december 2023 om fastställande av referensvärden för koldioxidutsläpp för grupper av tunga fordon som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG (EUT L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

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

EU har delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering på transportområdet enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget. Det är dock bara EU som kan anpassa befintliga EU-regler. Detta är fallet när det gäller anpassningen av hänvisningarna i direktiv 1999/62/EG till annan EU-lagstiftning.

- **Proportionalitetsprincipen**

Genom det föreliggande förslaget skulle inkonsekvenser mellan EU-rättsakter korrigeras. Det skulle därför inte gå utöver vad som är nödvändig för att uppnå målen i fördragen.

- **Val av instrument**

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

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

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

Detta förslag förbättrar lagtexten i en EU-rättsakt samtidigt som rättsaktens ursprungliga innebörd bibehålls. Någon efterhandsutvärdering är därför inte nödvändig.

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionen har regelbunden kontakt med avgiftsupptagare och leverantörer av vägtulltjänster i medlemsstaterna. De felaktiga korshänvisningarna leder till konkreta svårigheter som för närvarande diskuteras med dessa berörda parter. Kommissionen har bistått dessa parter i genomförandet av direktivet.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Kommissionens analys vid utarbetandet av detta förslag tar hänsyn till information från berörda parter och nationella experter.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag skulle förbättra lagtexten i en EU-rättsakt och dess samstämmighet med andra EU-rättsakter, men skulle inte ändra det politiska innehållet. Någon konsekvensbedömning är därför inte nödvändig.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Detta förslag skulle bidra till att uppnå målen om lagstiftningens ändamålsenlighet, eftersom det skulle förenkla texten i direktivet och förbättra dess rättsliga klarhet. Detta skulle gynna vägtransportföretag (som främst utgörs av mikroföretag samt små och medelstora företag) genom att det klargörs vilka fordon som är berättigade till förmånligare vägtullar och när de är det.

- **Grundläggande rättigheter**

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

4. BUDGETKONSEKVENSER

Detta förslag skulle förbättra lagtexten i en EU-rättsakt utan att några politiska förändringar krävs. Förslaget påverkar därför inte EU:s budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

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

Direktiv 1999/62/EG innehåller särskilda rapporteringskrav för medlemsstaterna när det gäller differentieringen av infrastrukturavgifter och vägavgifter beroende på fordonens miljöprestanda.

Det ändrade förslaget förbättrar lagtexten i en EU-rättsakt för att göra den enklare, tydligare och exaktare. Därför är det inte nödvändigt med någon genomförandeplan, övervakning eller utvärdering.

En ny bestämmelse föreslås för att göra det möjligt för tillverkare att fastställa koldioxidutsläppen från dubbelbränslefordon om fordonen tillverkades innan den tekniken omfattades av förordning (EU) 2017/2400. Ett nytt rapporteringsarrangemang införs för att övervaka användningen av det simuleringsverktyg som föreskrivs i förordning (EU) 2017/2400 för andra ändamål än de som anges i den förordningen, eftersom simuleringsverktyget har öppen källkod och skulle kunna användas olagligt.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Medlemsstaterna måste införliva de anpassade rättsliga hänvisningarna i den utsträckning som dessa hänvisningar är införlivade i deras nationella lagstiftning¹³. Anmälningar av införlivandeåtgärder måste åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de ändrade delarna i direktiv 1999/62/EG och motsvarande delar i den nationella lagstiftningen.

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

Ändringarna av det ursprungliga förslaget förklaras nedan.

Artikel 1.1: Artikel 2 – Definitioner

Artikel 2.1.28: Definition av ”koldioxidutsläpp”

Den rättsliga klarheten i denna definition bör förbättras eftersom hänvisningen till förordning (EU) 2017/2400 är felaktig. I det ursprungliga förslaget ändrades inte definitionen.

I förordning (EU) 2017/2400 fastställs strukturen på kundinformationsfilen, som är det dokument som tillverkaren tar fram och som anger koldioxidutsläppen från nya fordon. Ursprungligen rapporterades ett fordons specifika koldioxidutsläpp i punkt 2.3 i kundinformationsfilen. Efter antagandet av förordning (EU) 2022/1379 sker rapporteringen i punkt 2.6 i kundinformationsfilen. Kundinformationsfilens nya struktur anses vara stabil med tanke på framtida ändringar.

¹³ Vissa medlemsstater uppfyllde införlivandeskyldigheterna genom att införliva hänvisningar till EU-rätten i sin nationella lagstiftning. Det är därför möjligt att dessa medlemsstater inte behöver anpassa sin nationella införlivandelagstiftning. De bör dock underrätta kommissionen om det blir nödvändigt.

Dessutom kommer direktiv 1999/62/EG att återspegla utvidgningen av tillämpningsområdet för förordning (EU) 2019/1242 till bussar och turistbussar, efter antagandet av förordning (EU) 2024/1610. I definitionen bör det därför förtydligas att specifika koldioxidutsläpp för tunga fordon (angivet som gCO₂/t-km) rapporteras i punkt 2.6.1 i kundinformationsfilen medan de specifika koldioxidutsläppen för bussar och turistbussar (som anges i gCO₂/p-km) rapporteras i punkt 2.6.4 i kundinformationsfilen.

Definitionen av koldioxidutsläpp från ett tungt fordon justeras därför så att det hänvisas till de korrekta fälten i kundinformationsfilen.

Artikel 2.1.30: Definition av ”utsläppssnålt fordon”

Det ursprungliga förslaget innehöll en ändring av denna definition, men det förslaget blev föråldrat efter antagandet av förordning (EU) 2024/1610.

Definitionen bör därför förenklas. Följande förklaring är relevant för följande bestämmelser i direktivet: Artikel 2.1.30 b och artikel 2.1.38 b, artikel 7ga.1 tredje stycket och artikel 7ga.7. I den detaljerade förklaringen till dessa bestämmelser kommer det att hänvisas till detta avsnitt.

Direktiv 1999/62/EG innehåller bestämmelser om att utvidga dess tillämpningsområde till att omfatta nya fordonsgupper som ännu inte omfattades av förordning (EU) 2019/1242, men som redan omfattades av förordning (EU) 2017/2400. Förordning (EU) 2019/1242 omfattade ursprungligen endast en undergrupp av de fordonsgupper som omfattas av förordning (EU) 2017/2400¹⁴.

Direktiv 1999/62/EG gjorde det möjligt att inkludera de återstående fordonsgupperna i tillämpningsområdet så snart uppgifter om koldioxidutsläppen från de fordon som tillhör dessa fordonsgupper blev tillgängliga¹⁵. Skälet till detta är att när förordning (EU) 2019/1242 antogs, visste man inte när dess tillämpningsområde skulle utvidgas till att omfatta de återstående fordonsgupperna.

Genom förordning (EU) 2024/1610 ändrades förordning (EU) 2019/1242 till att omfatta alla fordonsgupper som omfattas av förordning (EU) 2017/2400. De bestämmelser i direktiv 1999/62/EG som gör det möjligt att utvidga dess tillämpningsområde för att överbrygga klyftan mellan tillämpningsområdena för dessa två förordningar har därför blivit föråldrade. Dessa bestämmelser bör utgå för att förenkla och förtydliga texten i direktivet.

Led b i definitionen av ”utsläppssnålt fordon” ska därför utgå.

¹⁴ Den ursprungliga undergrupp av fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242 (undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH) står för omkring 73 % av koldioxidutsläppen från tunga fordon. De fordonsgupper som omfattas av förordning (EU) 2017/2400 står för 98 % av koldioxidutsläppen från tunga fordon. Fordon som står för återstående 2 % kan inte tas med i tillämpningsområdet för förordning (EU) 2017/2400. Se i detta avseende avsnitt 17.3 i bilaga 8 till del 2 i SWD (2023) 88, som är den konsekvensbedömning som åtföljer det förslag som ledde till antagandet av förordning (EU) 2024/1610.

¹⁵ För att utvidga tillämpningsområdet för direktiv 1999/62/EG bör en genomförandeakt offentliggöras på grundval av artikel 7ga.7. När direktivet antagits föreskrivs i dess artikel 7ga.1 tredje stycket att fordon som tillhör de relevanta fordonsgupperna kan hänföras till koldioxidutsläppsklass 4 (utsläppssnåla fordon). Dessa fordon kunde dock inte hänföras till klasserna 2 och 3 eftersom ett fordon hänförs till någon av dessa klasser baserat på en kurva för utsläppsminskningar för de undergrupper av fordon där det är nödvändigt att koldioxidutsläppsminskningarna för dessa fordonsgupper fastställs i förordning (EU) 2019/1242.

Artikel 2.1.35: Definition av "fordonsgrupp"

Den rättsliga klarheten hos denna definition bör förbättras. I det ursprungliga förslaget ändrades inte denna definition, men den ska nu ändras eftersom hänvisningen till tabell 1 i bilaga I till förordning (EU) 2017/2400 är felaktig.

I tabell 1 i bilaga I till förordning (EU) 2017/2400 definieras fordonsgrupperna för tunga lastbilar. Tillämpningsområdet för förordning (EU) 2019/1242 utvidgades dock till att även omfatta de undergrupper av fordon som definieras i tabellerna 2–6 i bilaga I till förordning (EU) 2017/2400 (t.ex. medeltunga lastbilar samt bussar och turistbussar). I förordning (EU) 2017/2400 definieras dessutom fordonsgrupperna i artikel 4 första stycket, som hänvisar till dessa tabeller och som även omfattar framtida ändringar i bilagorna till den förordningen.

Definitionen av "fordonsgrupp" anpassas därför så att den hänvisar till artikel 4 första stycket i förordning (EU) 2017/2400.

Artikel 2.1.37: Definition av "kurva för minskade koldioxidutsläpp"

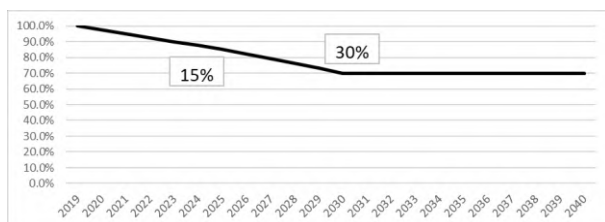
Den rättsliga klarheten i denna definition bör förbättras och dess ursprungliga innebörd bör bevaras. Det ursprungliga förslaget innehöll en ändring av denna definition, men tog inte upp alla ändringar som infördes genom förordning (EU) 2024/1610. Definitionen ändras på följande sätt:

- Den sista meningen är en självständig normativ bestämmelse som rör eventuella justeringar av referensvärdet för koldioxidutsläpp. Sådana justeringar grundar sig på akter som antagits i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/2142. Denna normativa bestämmelse bör inte ingå i en definition och flyttas därför till artikel 7ga.1¹⁶.
- Definitionen innehåller en matematisk formel och är därför svår att förstå utan ingående kunskaper om förordning (EU) 2019/1242 och dess bilagor. När förordning (EU) 2024/1610 antogs infördes samma formel i punkt 5.1.2.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242. Dessutom omfattar denna formel de kurvor för minskade koldioxidutsläpp för bussar och turistbussar som inte behandlas av den nuvarande definitionen i direktiv 1999/62/EG, även om direktivets tillämpningsområde kommer att utvidgas till att omfatta sådana fordon. Formeln i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242 anses vara stabil med tanke på framtida ändringar av den förordningen. Därför hänvisar definitionen nu till den formeln.
- Formen på kurvan för minskade koldioxidutsläpp ändrades i och med antagandet av förordning (EU) 2024/1610 till följd av hänvisningarna i definitionen till förordning (EU) 2019/1242 och utan ett uttryckligt beslut baserat på politiska överväganden. Följaktligen har tröskelvärdena för koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 skärpts och ett lägre antal konventionella fordon kommer att kunna omfattas av dessa klasser.

Först förklaras syftet med kurvan för minskade koldioxidutsläpp. Kurvan för minskade koldioxidutsläpp anger tröskelvärdena för klassificering av fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3, så att utsläppen minskar med tiden. Syftet med koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 är att uppmuntra till att göra konventionella fordon som drivs med fossila drivmedel effektivare. Formen på kurvan för minskade

¹⁶ Se även nedanstående förklaring till artikel 7ga.1.

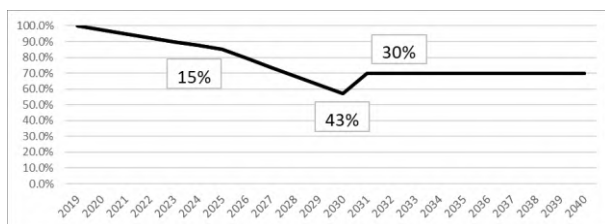
koldioxidutsläpp som antogs genom direktiv (EU) 2022/362 för undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH (*de ursprungliga undergrupperna av fordon*) återges nedan. När det gäller åren fram till 2030 avser definitionen av kurvan för minskade koldioxidutsläpp faktorn avseende minskade årliga koldioxidutsläpp ($R-ET_Y$) som anges i förordning (EU) 2019/1242. $R-ET_Y$ i sin tur beror på målen för minskade koldioxidutsläpp för åren 2015 och 2030 som anges i den förordningen. I fråga om år 2031 och följande år är definitionen av kurvan för minskade koldioxidutsläpp linjär på en nivå som motsvarar ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 30 %. Denna linearitet motsvarar de förbättringar av koldioxidutsläpp som kan uppnås med konventionella fordon.



Genom förordning (EU) 2024/1610 skärptes målen för minskade koldioxidutsläpp till år 2030 från 30 % till 40 %. Skärpningen innebär att tillverkare måste öka antalet utsläppsfria fordon. Samma mål påverkar dock också kurvan för minskade koldioxidutsläpp i detta direktiv och motsvarande tröskelvärden för koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3, som är avsedda enbart för konventionella fordon.

Den nya formen på kurvan för minskade koldioxidutsläpp, i gällande version, har en brantare lutning, vilket innebär strängare tröskelvärden för koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 fram till och med 2030. I fråga om år 2031 och följande år förblir kurvan för minskade koldioxidutsläpp linjär på en nivå som motsvarar ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 30 %.

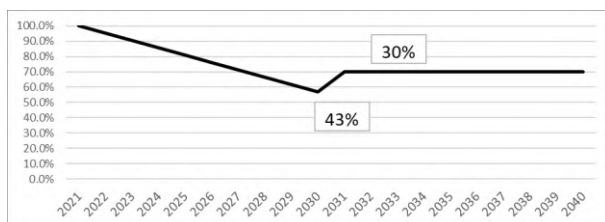
För de ursprungliga undergrupperna av fordon påverkas kurvan för rapporteringsperioderna 2026–2030, vilket visas nedan. Fördelningen av fordon som tillhör dessa undergrupper av fordon kommer därför att påverkas från och med starten för rapporteringsperioden 2026, som är den 1 juli 2026.



För undergrupperna av fordon med referensperioden 2021 (dvs. undergrupperna 1, 2, 3, 11, 12 och 16) påverkas kurvan från sin start till 2030, såsom visas i figuren nedan¹⁷. Fördelningen av fordon som tillhör dessa undergrupper av fordon påverkas därför från och med den tidpunkt då tillämpningsområdet för direktiv 1999/62/EG utvidgas till att omfatta dessa undergrupper av fordon¹⁸.

¹⁷ Den nya formen på kurvan för minskade koldioxidutsläpp för undergrupperna 1, 2, 3, 11, 12 och 16 skiljer sig från formen på kurvan för minskade koldioxidutsläpp för de ursprungliga undergrupperna av fordon på grund av det mellanliggande målet för minskade koldioxidutsläpp för 2025 för de undergrupperna.

¹⁸ Se förklaringen nedan till artikel 7ga.1 om tidpunkten för utvidgningen av tillämpningsområdet.



Definitionen ändras således för att återinföra den ursprungliga kurvan för minskade koldioxidutsläpp, såsom den återges i den första figuren ovan, genom att tydliggöra både målet för minskade koldioxidutsläpp för 2030 och kurvans linjaritet efter 2030.

Artikel 2.1.38: Definition av ”referensvärden för koldioxidutsläpp för en fordonsgrupp”

Denna definition kan förenklas och den rättsliga klarheten bör förbättras. Det ursprungliga förslaget innehöll en ändring av denna definition, men det förslaget blev föråldrat efter antagandet av förordning (EU) 2024/1610. Definitionen av ”referensvärden för koldioxidutsläpp för en fordonsgrupp” ska ändras på följande sätt.

För det första förenklas artikel 2.1.38 a genom en hänvisning till definitionen av referensvärde för koldioxidutsläpp i artikel 3.1 i förordning (EU) 2019/1242. De två definitionerna är likvärdiga eftersom båda hänvisar till punkt 3 i bilaga I till förordning (EU) nr 2019/1242. Genom ändringen anpassas ordalydelsen i denna definition till ordalydelsen i alla andra definitioner i direktiv 1999/62/EG som hänvisar till förordning (EU) 2019/1242.

För det andra blev artikel 2.1.38 b föråldrad av de skäl som anges i förklaringen till definitionen av ”utsläppssnålt fordon” ovan. Led b i definitionen stryks därför för att förenkla den bestämmelsen.

Artikel 1.2: Artikel 7ga – Differentierade avgifter för tunga fordon

Artikel 7ga.1, andra till fjärde styckena: skyldighet att differentiera avgifter mot bakgrund av koldioxidutsläpp

Denna bestämmelse bör förenklas så att det blir tydligt för nationella förvaltningar och företag vilka rättigheter och skyldigheter de har. Dessutom bör det fastställas en tillräckligt lång period för dess genomförande. Det ursprungliga förslaget innehöll en ändring för att förenkla denna definition, men det fastställdes ingen tydlig tidsram för när nationella förvaltningar och företag skulle genomföra de ändringar som infördes genom förordning (EU) 2024/1610.

Strukturen i nuvarande artikel 7ga.1, andra till fjärde stycket, bör först först förtydligas, så att detta avsnitt blir lättare att förstå:

- Artikel 7ga.1 andra stycket rör undergrupper av fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242.
- Artikel 7ga.1 tredje stycket rör utvidgningen av tillämpningsområdet för direktiv 1999/62/EG till att omfatta fordonsgrupper som redan omfattades av förordning (EU) 2017/2400, men ännu inte av förordning (EU) 2019/1242.
- Artikel 7ga.1 fjärde stycket gäller utvidgningen av tillämpningsområdet för direktiv 1999/62/EG till att omfatta nya undergrupper av fordon efter det att dessa grupper inkluderats i tillämpningsområdet för förordning (EU) 2019/1242.

Skälen till att ändra artikel 7ga.1 andra till fjärde styckena är följande:

- Alla tre styckena innehåller hänvisningar till artikel 2.1 i förordning (EU) 2019/1242 för att identifiera de undergrupper av fordon som omfattas av den förordningen. Genom förordning (EU) nr 1242/1610 ändrades dock den förordningens struktur på så sätt att de undergrupper av fordon som omfattas inte längre anges i dess artikel 2.1, utan i bilaga I punkt 1. Hänvisningarna till artikel 2.1 i den förordningen är därför felaktiga.
- Artikel 7ga.1 tredje stycket blev föråldrad av de skäl som anges i ovanstående förklaring till definitionen av ”utsläppssnålt fordon”.
- Artikel 7ga.1 omfattar inte justeringar av referensvärden för koldioxidutsläpp i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/2142, utan värdena omfattas i stället av sista meningen i definitionen av kurvan för minskade koldioxidutsläpp. Som förklaras ovan i avsnittet om definitionen av ”kurva för minskade koldioxidutsläpp” är den bestämmelsen emellertid en självständig normativ bestämmelse och inte en definition, varför den bör placeras i artikel 7ga.1.
- Dessutom är tidsperioden för att genomföra justeringarna av referensvärdena för koldioxidutsläpp för knapp. Justeringarna gäller enligt direktiv 1999/62/EG för ”de rapporteringsperioder som inleds efter respektive tillämpningsdatum för dessa delegerade akter”. Ingen genomförandetid planeras dock om dessa rättsakter antas strax före rapporteringsperiodens början.
- Artikel 7ga.1 fjärde stycket är felaktigt på grund av hänvisningen till den tidpunkt då tillämpningsområdet för förordning (EU) 2019/1242 utvidgas till att omfatta nya undergrupper av fordon. I denna bestämmelse anges särskilt att differentieringen av vägavgifter ska tillämpas på nya undergrupper av fordon när kurvor för minskade koldioxidutsläpp för grupper av fordon som ännu inte omfattas av förordning (EU) 2019/1242 träder i kraft, i enlighet med vad som fastställs i en EU-rättsakt. Det finns dock ingen EU-rättsakt som skulle kunna träda i kraft och fastställa värdena för kurvorna för minskade utsläpp för en fordonsgrupp. I stället beräknas kurvan för minskade utsläpp för en fordonsgrupp på grundval av de formler som redan anges i definitionen i artikel 2.1.37 i direktivet. Kurvan för minskade koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon är produkten av målen för minskade koldioxidutsläpp för den undergruppen av fordon (enligt artikel 3a och punkt 4.3 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242) och referensvärdena för koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon (enligt offentliggörande i en akt i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242 under året efter referensperioden för den undergruppen av fordon)¹⁹. Kurvan för minskade koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon kan därför beräknas när referensvärdena för koldioxidutsläppen för den undergruppen av fordon har offentliggjorts. Den tidpunkt som fastställs i artikel 7ga.1 fjärde stycket för utvidgningen till nya undergrupper av fordon är därför kopplad till offentliggörandet av referensvärden för koldioxidutsläpp för dessa undergrupper av fordon i en akt i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242.
- I samma stycke fastställs ingen tidsfrist för genomförandet av utvidgningen av tillämpningsområdet för direktiv 1999/62/EG till nya undergrupper av fordon. Akter

¹⁹ Tidpunkten för offentliggörandet av den akten beror i sin tur på referensperioden för en grupp, i enlighet med punkt 3.2 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242. Referensperioden för de undergrupper av fordon som ursprungligen omfattades av den förordningen (undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH) var 2019. Referensperioden för undergrupperna 1, 2, 3, 11, 12 och 16 är 2021. Referensperioden för alla övriga undergrupper är 2025.

som antas i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242 får verkan samma dag som adressaterna delges. Klassificeringen av fordon, som tillhör dessa undergrupper av fordon, i koldioxidutsläppsklasser kräver dock arbete med it-systemen för drift av vägtullsystem, samordning mellan nationella myndigheter och leverantörer av vägtulltjänster samt information till väganvändare om deras rättigheter. Detta arbete tar cirka sex månader.

Av dessa skäl ska artikel 7ga.1 styckena två, tre och fyra ändras på följande sätt.

- Styckena förenklas genom följande:
 - Korrigering av hänvisningarna till förordning (EU) 2019/1242. I stället för hänvisningen till ”artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242” används orden ”undergrupper av fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242”.
 - Strykning av tredje stycket, som nu är föråldrat. Av samma skäl ska även det stycke i det ursprungliga förslaget som rör differentieringen av koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 utgå.
 - Sammanslagning av det nuvarande andra stycket med det fjärde, eftersom båda rör hur undergrupper av fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242 inkluderas i differentieringen av infrastrukturavgifter enligt artikel 7ga.
- Ett nytt stycke läggs till för att flytta bestämmelsen om justeringar av referensvärdena för koldioxidutsläpp från definitionen av kurvan för minskade koldioxidutsläpp till den här artikeln.
- Följande ändringar införs för att förtydliga tidpunkten för genomförandet av ändringar av direktiv 1999/62/EG i enlighet med förordning (EU) 2019/1242:
 - Tidpunkten för utvidgningen till nya undergrupper av fordon (som återspeglar utvidgningen av tillämpningsområdet för förordning (EU) 2019/1242) bör förtydligas. Denna utvidgning gäller alla undergrupper av fordon vars referensperiod inte är 2019 (se fotnot 19). Hänvisningarna till ”ikraftträdande av kurvorna för minskade koldioxidutsläpp” tas bort. Såsom anges ovan är den tidpunkt från vilken en differentiering bör tillämpas kopplad till offentliggörandet av referensutsläpp av koldioxid för denna undergrupp av fordon som antagits i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242. I artikel 7ga.1 hänvisas således även till offentliggörandet av dessa rättsakter.
 - En genomförandeperiod på sex månader föreskrivs efter dagen för offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp som har antagits i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242. Referensvärdena för koldioxidutsläpp för de ursprungliga undergrupperna av fordon har redan offentliggjorts, vilket innebär att tillämpningsdatumet för dessa undergrupper, dvs. den 13 maj 2023, uttryckligen fastställs²⁰.

²⁰ Detta datum inföll två år efter ikraftträdandet av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/781 av den 10 maj 2021 om offentliggörande av en förteckning över vissa koldioxidvärden per tillverkare samt genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från alla nya tunga fordon som registrerats i unionen och referensvärden för koldioxidutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 avseende rapporteringsperioden för år 2019 (EUT L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- En genomförandeperiod på sex månader föreskrivs om det krävs justeringar av referensvärdena för koldioxidutsläpp på grundval av artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/1242. Tillämpningsdatumet för dessa justeringar anges som ”den första dagen i den sjätte månaden efter deras offentliggörande” för att säkerställa att liknande fordon behandlas på samma sätt över gränserna och för att undvika snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag som äger liknande fordon.

Eftersom en rättsakt i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/1242 förväntas antas och kommer att tillämpas från och med rapporteringsperioden 2025 för de ursprungliga undergrupperna av fordon, och eftersom det är möjligt att sexmånadersperioden löper ut runt tidpunkten för antagandet av detta förslag, kan tillämpningsdatumet för dessa undergrupper av fordon komma för tidigt eller vara för otydligt. För att säkerställa att datumet för tillämpning av justeringarna för dessa undergrupper av fordon är otvetydigt, och att tillräcklig genomförandetid ges, bör denna justering tillämpas från och med den 1 juli 2026 enligt direktivet²¹.

Artikel 7ga.2: Klassificering av fordon till koldioxidutsläppsklasser

I det ursprungliga förslaget ändrades inte denna bestämmelse. Det blev dock nödvändigt att ändra den till följd av de ändringar som infördes genom förordningarna (EU) 2024/1610 och (EU) 2022/1379. För att få till stånd ett harmoniserat tillvägagångssätt i EU bör bestämmelsen ändras så att det framgår hur fordon ska klassificeras i specifika fall som skulle kunna leda till en tvetydig tolkning i enlighet med direktiv 1999/62/EG.

I denna punkt anges hur man

- omklassificerar fordon på grundval av den kurva för minskade koldioxidutsläpp som ursprungligen fastställdes i direktiv (EU) 2022/362,
- klassificerar fordon som åtföljs av en kundinformationsfil och som registrerats innan kurvan för minskade koldioxidutsläpp startar,
- klassificerar arbetsfordon,
- klassificerar konverterade utsläppsfria fordon, och
- klassificerar dubbelbränslefordon.

Om det i unionsrätten anges hur dessa fall ska behandlas skapas rättslig klarhet vid genomförandet av direktivet.

- *Omklassificering av fordon på grundval av den ursprungliga definitionen av kurvan för minskade koldioxidutsläpp.* Detta förslag syftar till att återinföra den ursprungliga formen och innebörden av definitionen av kurvan för minskade koldioxidutsläpp²². Fordon som har tilldelats en koldioxidutsläppsklass innan detta förslag antas kan dock tilldelas en ogynnsam klass.

²¹ Detta ligger i linje med den nuvarande versionen av den sista meningen i definitionen av kurvan för minskade koldioxidutsläpp. I den bestämmelsen anges nämligen att de justerade värdena ska tillämpas från och med den rapporteringsperiod som börjar efter den dag då den rättsakten börjar tillämpas, dvs. den 1 juli 2026.

²² Se den detaljerade förklaringen ovan till artikel 2.1.37.

För att säkerställa lika villkor mellan fordon som hänförs till en koldioxidutsläppsklass efter antagandet av detta beslut och fordon som hänförs till en koldioxidutsläppsklass på basis av ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 43 % till 2030, måste medlemsstaterna omfördela dessa fordon inom två månader efter det att detta förslag trätt i kraft.

Denna bestämmelse är nödvändig endast om förslaget träder i kraft efter en av följande två tidpunkter: efter den 1 juli 2026 (påverkar fordon som tillhör ursprungliga undergrupper av fordon), eller efter det att tillämpningsområdet för direktiv 1999/62/EG har utvidgats till att omfatta undergrupperna 1, 2, 3, 11, 12 och 16²³. Denna bestämmelse är inte nödvändig om detta förslag träder i kraft före båda dessa händelser.

- *Fordon som åtföljs av en kundinformationsfil och som registrerats innan kurvan för minskade koldioxidutsläpp startar.* Direktiv 1999/62/EG reglerar inte hur fordon som registrerats före starten av kurvan för minskade koldioxidutsläpp för motsvarande undergrupp av fordon ska klassificeras i koldioxidutsläppsklasser, men för vilka ägarna kan styrka koldioxidutsläppen på grundval av kundinformationsfilen.

För undergrupperna av fordon med referensperioden 2021 eller 2025 finns det en avvikelse mellan det år då kurvan för minskade koldioxidutsläpp startar, och tidsfristerna för tillverkarna att se till att nya fordon ska åtföljas av kundinformationsfilen²⁴. Tidsfristen för tillverkarna att göra detta föregår startåret för kurvan för minskade koldioxidutsläpp.

I artikel 7ga.2a klargörs att fordon med intyg om koldioxidutsläpp får kategoriseras i en koldioxidutsläppsklass, baserat på värdena för första året av kurvan för minskade koldioxidutsläpp för den undergruppen. Detta förslag skulle säkerställa en harmoniserad strategi i EU.

- *Arbetsfordon.* Förordning (EU) 2019/1242 skiljer mellan arbetsfordon (t.ex. fordon som används för sophämtning eller vid byggverksamhet²⁵) och andra typer av fordon genom att definiera arbetsundergrupper. Detta beror på att användningsmönstret för arbetsfordon skiljer sig från användningsmönstret för fordon som används för varu- eller persontransporter. Arbetsfordon står för omkring 2 % av utsläppen från sektorn för tunga fordon och används främst i städer²⁶.

Tillverkarna är inte skyldiga att ange att ett fordon är avsett att vara ett arbetsfordon, eftersom det slutliga användningsområdet för fordonet kan vara okänt vid tidpunkten

²³ Se förklaringen nedan till artikel 7ga.1 om tidpunkten för utvidgningen av tillämpningsområdet.

²⁴ Kurvan för minskade koldioxidutsläpp startar under referensperioden för en undergrupp av fordon (så som anges i punkt 3.2 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242), men tidsfristerna för tillverkare fastställs i artiklarna 9 och 24 i kommissionens förordning (EU) 2017/2400 och beror på fordonsgruppen. I fråga om de ursprungliga undergrupperna av fordon sammanföll de två datumen: kurvan för minskade koldioxidutsläpp startade den 1 juli 2019 eftersom referensperioden (enligt definitionen i förordning (EU) 2019/1242 för dessa undergrupper av fordon) var 2019. Tidsfristerna för tillverkarna att se till att nya fordon åtföljs av en kundinformationsfil var också den 1 juli 2019 (i enlighet med artikel 24.1 a i förordning (EU) 2017/2400).

²⁵ En fullständig förteckning över typer av arbetsfordon finns i punkt 1.2 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242 jämförd med tillägg 2 till bilaga I till förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 151 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Se skäl 33 i förordning (EU) 2024/1610.

för tillverkningen. Arbetsfordon erkänns i stället som sådana efter fordonens första registrering i enlighet med förordning (EU) 2019/1242. I den kundinformationsfil som kunden får anges följaktligen inte huruvida fordonet är ett arbetsfordon eller inte. Dessa fordon kan därför inte behandlas som en separat undergrupp av fordon enligt direktiv 1999/62/EG i dess nuvarande form.

Att erkänna undergrupper av arbetsfordon enligt direktiv 1999/62/EG skulle innebära att man använder ytterligare handlingar som utfärdats efter fordonsregistreringen för att identifiera fordonens yrkesmässiga karaktär. Den administrativa bördan skulle bli oproportionerlig i förhållande till den låga andelen utsläpp från arbetsfordon och det låga antal kilometer som tillryggaläggs på de vägar som omfattas av artikel 7ga i direktivet (dvs. motorvägar och TEN-T-vägar). Dessutom finns det en risk för att medlemsstaterna tillämpar fragmenterade metoder om direktivet inte anger förfarandet för att använda andra handlingar än kundinformationsfilen. Dessa objektiva skäl motiverar att undergrupper av arbetsfordon behandlas annorlunda än andra undergrupper av fordon.

I artikel 7ga.2 fastställs därför att arbetsfordon ska anses tillhöra motsvarande undergrupp av fordon som inte är arbetsfordon. Denna information finns i samtliga fordons kundinformationsfiler. Detta förslag skulle förtydliga hur de nuvarande bestämmelserna i direktivet bör tillämpas på arbetsfordon.

- *Utsläppsfria fordon som har konverterats för att förlänga deras räckvidd.* De utsläppsfria fordonens räckvidd innebär att de är fortsatt missgynnade jämfört med konventionella fordon. För att öka fordonets räckvidd är det möjligt att konvertera utsläppsfria fordon genom att ersätta ett batteripaket med en bränslegenerator²⁷. En sådan konvertering innebär att fordonen blir hybridfordon.

Även om de använder en bränslegenerator skulle konverterade utsläppsfria fordon fortfarande klassificeras i koldioxidutsläppsklass 5 enligt direktiv 1999/62/EG, eftersom klassificeringen baseras på fordonshandlingarna vid tidpunkten för fordonens första registrering.

Att behandla dessa fordon som om de skulle tillhöra koldioxidutsläppsklass 5 snedvrider marknaden för godstransporter på väg, vilket missgynnar transportföretag som använder utsläppsfria fordon som inte konverterats. Denna klassificering återspeglar inte heller de faktiska utsläppen under fordonens livslängd i enlighet med förordning (EU) 2019/1242.

Dessutom kan tillverkarna beräkna dessa fordons specifika koldioxidutsläpp med hjälp av simuleringsverktyget VECTO enligt förordning (EU) 2017/2400 innan de släpps ut på marknaden.

Det föreslås därför att utsläppsfria fordon som konverterats för att få längre räckvidd inte ska anses tillhöra koldioxidutsläppsklass 5, utan koldioxidutsläppsklass 1. Denna ändring gör att fordon hänförs till en viss koldioxidutsläppsklass på grundval av resultaten från användning av simuleringsverktyget VECTO.

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> och <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>

- *Dubbelbränslefordon som tillverkats innan de omfattas av förordning (EU) 2017/2400.* Dubbelbränslefordon som tillverkats innan denna teknik upptogs i tillämpningsområdet för förordning (EU) 2017/2400 genom förordning (EU) 2022/1379 är inte berättigade till förmånligare vägtullar, eftersom det saknas en kundinformationsfil. Dessa fordon kan således drabbas av en konkurrenssnackdel jämfört med liknande fordon som registrerats efter detta datum. En ny simulering för att fastställa koldioxidutsläppen från dessa fordon skulle kunna genomföras med beaktande av de senaste kraven i förordning (EU) 2017/2400, även i fråga om redan registrerade fordon. Den typen av simulering kan genomföras av tillverkare som tillverkade dubbelbränslefordon innan de omfattades av förordning (EU) 2017/2400.

Medlemsstaterna bör därför godta resultatet av dessa simuleringar när det görs för att klassificera ett dubbelbränslefordon i en koldioxidutsläppsklass. Eftersom simuleringsverktyget har öppen källkod och skulle kunna användas på ett olagligt sätt, bör kommissionen övervaka användningen. När en tillverkare har för avsikt att använda simuleringsverktyget, bör därför denna avsikt anmälas till kommissionen. För att förhindra användning av olagliga simuleringsfiler bör medlemsstaterna endast godta en ny simuleringsfil om i) den mottas direkt från en tillverkare, ii) filen är i digitalt format, och iii) tillverkaren fått ett positivt kommissionsbeslut.

Artikel 7ga.7 – Offentliggörande av referensvärden för koldioxidutsläpp

Denna bestämmelse fanns inte med i det ursprungliga förslaget. I denna punkt behandlas offentliggörande av referensvärden för koldioxidutsläpp från fordonsgrupper som omfattas av förordning (EU) 2017/2400, men ännu inte av förordning (EU) 2019/1242. Som förklarats ovan är denna bestämmelse nu föråldrad och stryks därför för att förenkla direktivet.

Artikel 7gc.7 – Släpfordons påverkan på fastställandet av en nedsättning av vägavgifterna och vägtullarna

Det ursprungliga förslaget ändras för att förtydliga vilka släpfordon som uppfyller kraven för släpvagnsklass 3 genom att det hänvisas till den nya definitionen av utsläppsfria släpvagnar i artikel 3.11 c i förordning (EU) 2019/1242, i dess lydelse enligt förordning (EU) 2024/1610.

Artikel 8.3 – Tillämpningsdatum för artikel 7ga för medlemsstater med ett gemensamt system för vägavgifter

I det ursprungliga förslaget ingick inte denna bestämmelse, men ändringen är nödvändig för att anpassa den till de föreslagna ändringarna av artikel 7ga.1. Artikel 8.3 innehåller en hänvisning till artikel 7ga.1 andra och tredje styckena, som berörs av detta förslag.

Artikel 7ga.1 andra stycket omfattar nu både ursprungliga undergrupper av fordon och nya undergrupper av fordon. Förlängningen av tidsfristen för medlemsstater med ett gemensamt system för vägavgifter gäller det första genomförandet av differentieringen av avgifterna för de ursprungliga undergrupperna av fordon. Detta tillämpningsdatum för de ursprungliga undergrupperna av fordon anges därför nu uttryckligen, på ett liknande sätt som detta förslag ändrar artikel 7ga.1.

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon och förtydligande och förenkling av vissa bestämmelser

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- 1) Antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362³ stärkte principerna ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar” genom införandet av obligatoriska avgifter baserade på koldioxidutsläpp, antingen genom en differentiering av infrastrukturavgifterna och vägavgifterna beroende på fordonens koldioxidutsläpp eller genom tillämpning av en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp. För närvarande differentieras vägavgifterna och vägtullarna för fordonskombinationer bestående av ett motorfordon och ett släpfordon beroende på motorfordonets koldioxidutsläpp, oberoende av egenskaperna hos det kopplade släpfordonet, särskilt när det gäller dess påverkan på fordonskombinationens koldioxidutsläpp.
- 2) Även om ett släpfordon i sig inte kräver någon energi behöver det energi från dragfordonet för att kunna förflyttas. Om man optimerar släpfordonens energieffektivitet, minskar koldioxidutsläppen från konventionella fordon och fordonens autonomi ökar. Detta kan uppnås genom förbättringar av släpfordonens aerodynamiska prestanda, rullmotstånd och vikt. Energieffektivitetspotentialen är omkring 7,5 % för släpvagnar med dragstång och 15 % för påhängsvagnar jämfört med ett referenssläpfordon från 2020. Släpfordon kan därför spela en viktig roll i utfasningen av fossila bränslen inom vägtransportsektorn. Marknaden för mer

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

² EUT C , , s. .

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer (EUT L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

effektiva släpfordon begränsas emellertid av deras högre inköpspriser och av det faktum att köpare av släpfordon hittills inte har kunnat jämföra olika släpfordon utifrån deras energieffektivitet. Detta gör att tillgången till energieffektiva släpfordon på marknaden är begränsad. Aerodynamiska anordningar finns redan tillgängliga på marknaden och kommer att bli lättare att få tag på i framtiden, men de används inte allmänt i unionens befintliga släpfordonsbestånd.

- 3) I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362⁴ fastställdes lagenligt certifierade värden för släpfordons påverkan på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon. För att ytterligare minska driftkostnaden för effektivare släpfordon bör regler fastställas så att släpfordonens påverkan på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon inkluderas i systemen för vägavgifter och vägtullar på grundval av olika koldioxidklasser. Eftersom motorfordon kan kopplas till olika släpfordon bör inkluderingen av släpfordon i systemen för vägavgifter och vägtullar på grundval av olika koldioxidklasser baseras på det släpfordon som faktiskt används.
- (4) Utvidgningen av avgifter som baseras på koldioxidutsläpp så att de även gäller för släpfordon bör gälla släpfordon som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2022/1362. Släpfordonens prestanda kan variera beroende på deras tekniska parametrar. För att utvärdera släpfordonens energieffektivitetsprestanda och potentialen att minska koldioxidutsläppen jämförs prestanda hos ett specifikt släpfordon med prestanda hos ett referenssläpfordon med motsvarande axelkonfiguration, högsta tillåtna axeltryck och chassikonfiguration. Förhållandet mellan värdet för det specifika släpfordonet och värdet för referenssläpfordonet definieras i genomförandeförordning (EU) 2022/1362 som effektivitetsförhållande. Effektivare släpfordon har ett effektivitetsförhållande vars värde är lägre än 1.
- 5) Beräkningen av effektivitetsförhållandet kan baseras på kilometer, ton-kilometer eller m³-kilometer. Ett effektivitetsförhållande baserat på ton-kilometer bör användas för alla släpfordon, utom för sådana som är volymanpassade. Volymanpassade släpfordon är huvudsakligen konstruerade för transport av volymgods. Ett effektivitetsförhållande baserat på ton-kilometer kan inte användas för volymanpassade släpfordon, eftersom dessa släpfordon har högre rullmotstånd och högre massa än sina traditionella motsvarigheter. För volymanpassade släpfordon bör i stället ett effektivitetsförhållande baserat på m³-kilometer användas.
- (6) Koldioxidutsläppsklassen för en fordonskombination med ett effektivare släpfordon bör vara högre än koldioxidutsläppsklassen för själva motorfordonet, och därför ge möjlighet till en större nedsättning av vägavgifterna och vägtullarna. Den påverkan som ett släpfordons potential för minskning av koldioxidutsläppen har på koldioxidutsläppsklassen för en fordonskombination bör baseras på jämförelsen mellan det specifika släpfordonets effektivitetsförhållande och de tröskelvärden för effektivitetsförhållandet som avses i detta direktiv. Olika tröskelvärden föreskrivs för påhängsvagnar och för andra släpfordon, eftersom de har olika potential att minska koldioxidutsläppen på ett kostnadseffektivt sätt.

⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 av den 1 augusti 2022 om genomförande av Europaparlamentets och rådets genomförandeförordning (EG) nr 595/2009 vad gäller tunga släpfordons prestanda med avseende på deras påverkan på motorfordons koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning och körsträcka med nollutsläpp och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2020/683 (EUT L 205, 5.8.2022, s. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).

- 7) Om medlemsstaten inkluderar släpfordons påverkan på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon i systemen för vägavgifter och vägtullar på sitt territorium, och inför särskilda avgifter för fordonskombinationer som avviker från de högsta tillåtna vikter och/eller de största tillåtna dimensioner som fastställs i rådets direktiv 96/53/EG⁵ bör medlemsstaten ha rätt att tillämpa nedsättningen av vägavgifter och vägtullar på fordonskombinationer som har minst ett mer effektivt släpfordon.
- 8) Kommissionen bör ges befogenhet att, genom delegerade akter, ändra bilaga VIII till direktiv 1999/62/EG för att fastställa eller anpassa de tröskelvärden för effektivitetsförhållandet som anges i bilagan och för att fastställa en metod för tilldelningen av släpfordonsklasser till släpfordon som konverterats, särskilt de som inte har tilldelats ett effektivitetsförhållande i enlighet med genomförandeförordning (EU) 2022/1362. Tröskelvärdena för effektivitetsförhållandet bör fastställas så snart uppgifter om släpfordonens effektivitet har inhämtats under minst ett år i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956⁶. Tröskelvärdena för effektivitetsförhållandet bör baseras på släpfordonsbeståndets genomsnittliga effektivitet när referensvärden för fordonens koldioxidutsläpp har offentliggjorts, och på släpfordonens potential att generera effektivitetsförbättringar. Därefter bör de justeras för att återspegla den tekniska utvecklingen och den ökande användningen av nya typer av teknik, till exempel släpvagnar med drivande axlar. Fastställandet av en metod för släpfordon med eftermonterad utrustning bör utgå från monteringen av utrustning som förbättrar deras energieffektivitet, däribland aerodynamiska anordningar, som kan kontrolleras i samband med den periodiska trafiksäkerhetsprovningen och som bör rapporteras på trafiksäkerhetsintyget, så som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU⁷.
- 9) För att säkerställa att förare på ett korrekt sätt anger prestanda hos det släpfordon som är kopplat till motorfordonet när de utnyttjar nedsättningen av avgifter på grundval av koldioxidutsläpp måste kontrolltjänstemännen, på begäran, få tillgång till bevis på fordonskombinationens utsläppsklass, inklusive bevis som styrker släpfordonets prestanda. Om sådana bevis inte lämnas, har medlemsstaten rätt att tillämpa avgifter enbart på grundval av motorfordonets utsläppsklass.
- 10) För att säkerställa att differentieringen av vägavgifter och vägtullar beroende på koldioxidutsläpp tillämpas på ett enhetligt sätt är det nödvändigt att ändra rådets direktiv 1999/37/EG⁸ för att kräva att släpfordonens effektivitetsförhållande anges på deras registreringsbevis, om utsläppen framgår av deras intyg om överensstämmelse eller intyget om enskilt fordonsgodkännande. Det är viktigt att säkerställa att uppgifter om släpfordonens effektivitet finns tillgängliga för utbytet av information mellan

⁵ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L 173, 9.7.2018, s. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁸ Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

medlemsstaterna, så som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520⁹.

- 11) ~~Dessutom är det lämpligt att ändra direktiv 1999/62/EG så att det återspeglar den nya strukturen i förordning (EU) 2019/1242, i dess lydelse enligt [lägg till hänvisning när den är känd]. Syftet med de nödvändiga ändringarna är att bevara den nuvarande innebörden av definitionerna av utsläppsfritt fordon, utsläppssnålt fordon, referensvärde för koldioxidutsläpp och kurva för minskade koldioxidutsläpp och att uppdatera den sistnämnda definitionen för att harmonisera dess tillämplighet med den ovannämnda förordningen efter 2030. Dessa ändringar bör även bibehålla skyldigheten att differentiera infrastrukturavgifter och vägavgifter samt den tidpunkt från vilken denna skyldighet är tillämplig. När det gäller undergrupper av fordon som redan omfattas av förordningen bör dessa ändringar framför allt förtydliga att denna skyldighet gäller från och med den 13 maj 2023, det vill säga två år efter dagen för offentliggörandet av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/781¹⁰, i vilket referensvärden för koldioxidutsläpp anges för dessa undergrupper av fordon. För att säkerställa att dessa ändringar antas i god tid i förhållande till det datum då ändringarna av förordning (EU) 2019/1242 träder i kraft bör en tidsfrist på ett år fastställas för införlivandet i nationell lagstiftning.~~

11) Det är lämpligt att förtydliga och förenkla vissa bestämmelser i direktiv 1999/62/EG för att återspegla hur ändringar av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1610¹¹ ändrade Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242¹², samt hur ändringar av kommissionens förordning (EU) 2022/1379¹³ ändrade kommissionens förordning (EU) 2017/2400¹⁴. De föreslagna ändringarna rör definitionerna av koldioxidutsläpp, utsläppssnåla fordon, utsläppssnåla tunga fordon, fordonsgrupp, kurvan för minskade

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

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

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1610 av den 14 maj 2024 om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter och om ändring av förordning (EU) 2018/858 samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956 (EUT L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

¹³ Kommissionens förordning (EU) 2022/1379 av den 5 juli 2022 om ändring av förordning (EU) 2017/2400 vad gäller bestämning av medeltunga och tunga lastbilers och tunga bussars koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och införande av elfordon och annan ny teknik (EUT L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁴ Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

koldioxidutsläpp och referensvärden för koldioxidutsläpp, samt av artikel 7ga och artikel 8.3, utan att deras ursprungliga mening ändras.

- 12)** Detta direktiv bör förtydliga från och med vilken tidpunkt det föreligger en skyldighet att differentiera vägavgifter på grundval av koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon. Därför hänvisar det till offentliggörandet av referensvärden för koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon som antagits i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242. Detta direktiv bör också ge nationella myndigheter och leverantörer av vägtulltjänster tillräckligt med tid för genomförandet för att klassificera fordonen i dessa undergrupper av fordon i koldioxidutsläppsklasser. Efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp följer en sexmånaders genomförandeperiod. När det gäller de undergrupper av fordon som ursprungligen omfattades av den förordningen har skyldigheten att differentiera vägavgifter tillämpats sedan den 13 maj 2023, vilket var två år efter datumet för offentliggörandet av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/781¹⁵.
- 13)** Detta direktiv bör fastställa tillämpningsdatumet för de justeringar av referensvärdena för koldioxidutsläpp som antagits i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/1242. En sexmånadersperiod är lämplig för genomförandet av denna ändring. Datumet bör vara detsamma i alla medlemsstater för att säkerställa likabehandling av transportföretag som äger liknande fordon som registrerades för första gången på samma dag, men som är etablerade i olika medlemsstater. Kommissionens genomförandebeslut (EU).../... om anpassning av de referensvärden för koldioxidutsläpp som anges i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/781 och specificering av metoden för att definiera representativa [lägg till referens när den är känd] justerade referensvärden för koldioxidutsläpp för fordon med tillämpning från och med rapporteringsperioden 2025 för undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH. I den nuvarande versionen av definitionen av kurvan för minskade koldioxidutsläpp föreskrivs att de justerade värdena ska tillämpas från och med den rapporteringsperiod som inleds efter den dag då den akten börjar tillämpas. Dessa värden bör därför tillämpas från och med den 1 juli 2026. För att undvika att genomförandeperioden på sex månader löper ut alltför snart efter antagandet av detta direktiv, och att genomförandeperioden blir alltför kort, bibehålls uttryckligen tillämpningsdatumet den 1 juli 2026.
- 14)** Detta direktiv bör behålla innebörden av definitionen av kurvan för minskade koldioxidutsläpp i direktiv 1999/62/EG, i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2022/362. Genom förordning (EU) 2024/1610 ändrades förordning (EU) 2019/1242 genom införande av ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 43% till 2030. Denna ändring påverkar gradienten för den kurva för minskade koldioxidutsläpp som fastställs i direktiv 1999/62/EG för åren fram till och med 2030. Vissa tröskelvärden för koldioxidutsläppsklasser fram till och med 2030 är därför strängare än för 2031 och följande år. Den resulterande formen på kurvan för minskade koldioxidutsläpp var inte en avsedd följd av antagandet av

¹⁵ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/781 av den 10 maj 2021 om offentliggörande av en förteckning över vissa koldioxidvärden per tillverkare samt genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från alla nya tunga fordon som registrerats i unionen och referensvärden för koldioxidutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 avseende rapporteringsperioden för år 2019 (EUT L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

förordning (EU) 2024/1610. Den ursprungliga formen på kurvan för minskade koldioxidutsläpp bör därför återinföras genom att det i direktiv 1999/62/EG anges ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 30 % till 2023. Tills denna ändring börjar tillämpas kan det förekomma att vissa fordon hänförs till en viss koldioxidutsläppsklass med en kurva för minskade koldioxidutsläpp som baseras på ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 43 % till 2030. För att säkerställa likabehandling med fordon som hänförs till en viss koldioxidutsläppsklass efter antagandet av det här direktivet, bör medlemsstaterna inom två månader efter det här direktivets ikraftträdande omklassificera sådana fordon med hjälp av en kurva för minskade koldioxidutsläpp som baseras på ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 30 % till 2030.

- 15) Detta direktiv bör förtydliga hur fordon som åtföljs av en kundinformationsfil och som registreras för första gången innan kurvan för minskade koldioxidutsläpp startar, ska hänföras till en koldioxidutsläppsklass. För undergrupper av fordon med referensperioden 2021 eller 2025, i enlighet med förordning (EU) 2019/1242, finns det en avvikelse mellan startdatumet för deras kurvor för minskade koldioxidutsläpp och tidsfristen för tillverkarna att förse nya fordon med en kundinformationsfil som har utfärdats i enlighet med artikel 9 i kommissionens förordning (EU) 2017/2400. Startdatumet för kurvan för minskade koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon är den första dagen i referensperioden för den undergruppen av fordon, enligt punkt 3.2 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242. Tidsfristen för tillverkare att förse nya fordon i en undergrupp av fordon med kundinformationsfilen fastställs i artikel 24 i kommissionens förordning (EU) 2017/2400. För dessa undergrupper av fordon infaller tidsfristen för tillverkare tidigare än startdatumet för kurvan för minskade koldioxidutsläpp. I direktiv 1999/62/EG anges inte hur klassificering i koldioxidutsläppsklasser av fordon med en första registrering före starten av kurvan för minskade koldioxidutsläpp ska ske. Medlemsstaterna bör i en koldioxidutsläppsklass klassificera de fordon för vilka ägaren kan uppvisa intyg på fordonets koldioxidutsläpp i en kundinformationsfil. Tröskelvärdena för koldioxidutsläppsklasser innan kurvan för minskade koldioxidutsläpp startar är desamma som för första året för kurvan för minskade koldioxidutsläpp.
- 16) Det här direktivet bör förtydliga hur arbetsfordon hänförs till koldioxidutsläppsklasser. Förordning (EU) 2019/1242 skiljer mellan arbetsfordon (t.ex. fordon som används för sophämtning eller vid byggverksamhet) och andra typer av fordon genom att definiera undergrupper för arbetsfordon. Sådana fordon står för omkring 2 % av utsläppen från sektorn för tunga fordon och används främst i städer. Som ett resultat av antagandet av förordning (EU) 2024/160 identifieras arbetsfordon som sådana först efter det att de registrerats för första gången. Kundinformationsfilen för ett nytt fordon innehåller således ingen information om fordonets yrkesmässiga karaktär. Arbetsfordon kan därför inte anses tillhöra en undergrupp för arbetsfordon när de klassificeras i en koldioxidutsläppsklass. Av objektiva och praktiska skäl bör arbetsfordon anses tillhöra motsvarande undergrupp av fordon som inte är arbetsfordon i den mening som avses i direktiv 1999/62/EG.
- 17) Detta direktiv bör förtydliga hur konverterade dubbelbränslefordon hänförs till en viss koldioxidutsläppsklass. I förordning (EU) 2019/1242 anges mål för hur mycket tillverkare ska minska koldioxidutsläppen från nya tunga fordon. Den förordningen innebär att tillverkarna gynnas särskilt av att släppa ut

utsläppsfria fordon på marknaden. Genom direktiv 1999/62/EG uppmuntras efterfrågan på sådana fordon eftersom de får nedsatta avgifter i enlighet med koldioxidutsläppsklass 5. En nackdel med utsläppsfria fordon är att de har kortare räckvidd än konventionella fordon. För att öka fordonets räckvidd är det möjligt att konvertera utsläppsfria fordon genom att ersätta ett batteripaket med en bränslegenerator. En sådan konvertering innebär att fordonen blir hybridfordon. Enligt direktiv 1999/62/EG klassificeras fordon i koldioxidutsläpps enligt den fordonsdokumentation som tillverkarna har tagit fram före fordonets första registrering. Detta innebär att inom ramen för dagens rättsliga ramverk skulle sådana konverterade fordon även fortsättningsvis gynnas av nedsatta avgifter i enlighet med koldioxidutsläppsklass 5, även om de är försedda med en bränslegenerator. Denna behandling snedvrider dock marknaden för godstransporter på väg, vilket missgynnar transportföretag som använder utsläppsfria fordon som inte konverterats, och återspeglar inte de faktiska utsläppsminskningarna under fordonens livslängd vid tillämpningen av förordning (EU) 2019/1242. För att säkerställa att alla fordon hänförs till en koldioxidutsläppsklass på basis av resultaten från användning av Vecto-simuleringsverktyget, bör utsläppssnåla fordon som konverterats med en bränsle driven motor därför behandlas inom ramen för direktiv 1999/62/EG som om de tillhörde koldioxidutsläppsklass 1.

- 18) Detta direktiv bör förtydliga hur dubbelbränslefordon hänförs till en viss koldioxidutsläppsklass. Enligt artikel 24.2 g i kommissionens förordning (EU) 2017/2400 ska tillverkarna utfärda en kundinformationsfil för dubbelbränslefordon från och med den 1 januari 2024. Vissa dubbelbränslefordon registrerades dock före detta datum utan kundinformationsfil. Fordon som registrerades för första gången före detta datum kan inte få tillgång till förmånligare vägtullar och kan missgynnas ur konkurrenssynpunkt jämfört med liknande fordon som registrerades vid en senare tidpunkt. Tillverkare kan fastställa koldioxidutsläppen från ett fordon som redan har registrerats genom en ny simulering som uppfyller de senaste kraven i förordning (EU) 2017/2400. Medlemsstaterna bör godta resultaten av sådana simuleringar som bevis på fordonets koldioxidutsläpp. Kommissionen bör förhindra användning av olagliga simuleringsresultat genom att övervaka tillverkarnas användning av denna metod. En tillverkare som beslutar att använda den metoden bör därför anmäla det till kommissionen. Medlemsstaterna bör endast godta detta dokument om det mottas direkt från en tillverkare, om dokumentet är i digitalt format, eftersom det är mindre sårbart för bedrägeri, och om positivt kommissionsbeslut har riktats till den tillverkaren.
- 19) Genom detta direktiv bör vissa bestämmelser som blivit föråldrade utgå. Direktiv 1999/62/EG innehåller bestämmelser om att utvidga dess tillämpningsområde till att omfatta undergrupper av fordon som omfattas av förordning (EU) 2017/2400, men ännu inte av förordning (EU) 2019/1242. De berörda bestämmelserna i direktiv 1999/62/EG är artikel 2.1.30 b, artikel 2.1.38 b, artikel 7ga.1 tredje stycket och artikel 7ga.7. Genom förordning (EU) 2024/1610 utvidgades dock tillämpningsområdet för förordning (EU) 2019/1242 så att det nu överensstämmer med tillämpningsområdet för förordning (EU) 2017/2400. De relevanta bestämmelserna i direktiv 1999/62/EG har därför blivit föråldrade och bör utgå för att förenkla texten i det direktivet.

(4220) Direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 1999/62/EG

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

1) Artikel 2.1 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 28 ska ersättas med följande:

”28. koldioxidutsläpp från ett tungt fordon: de specifika koldioxidutsläpp (gCO₂/t-km) från ett tungt fordon som anges i punkt 2.6.1 i dess kundinformationsfil, eller från en buss eller turistbuss som anges i punkt 2.6.4 i dess kundinformationsfil, enligt del II i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400 (*).”

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

(ab**)** I punkt 29 ska led a ersättas med följande:

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

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

(ac**)** ~~I punkt 30 b~~ **Punkt 30 ska** ersättas med följande:

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

~~B) ett tungt fordon i en fordonsgrupp som omfattas av en genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 7 ga.7, med koldioxidutsläpp som är lägre än 50 % av referensvärdena för koldioxidutsläpp för fordonsgruppen och som inte är ett utsläppsfritt fordon.”~~

d) Punkt 35 ska ersättas med följande:

”35. fordonsgrupp: en fordonsgrupp enligt definitionen i artikel 4 första stycket i förordning (EU) 2017/2400.”

(ee**)** Punkt 37 ska ersättas med följande:

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

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

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

~~”37. kurva för minskade koldioxidutsläpp: med avseende på en undergrupp av fordon (sg) och rapporteringsperioden för ett år (Y), nämligen $ET_{sg,Y}$, avses produkten av faktorn avseende minskade årliga koldioxidutsläpp ($RET_{sg,Y}$) multiplicerad med referensvärdet för koldioxidutsläpp (rCO_{2sg}) för undergruppen (sg), nämligen $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ fastställs i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242.”~~

(df) Punkt 38 ska ersättas med följande:

”38. referensvärden för koldioxidutsläpp: referensvärden för koldioxidutsläpp enligt definitionen i artikel 2.1 i förordning (EU) 2019/1242.”

~~”38. referensvärden för koldioxidutsläpp:~~

~~a) För undergrupper av fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242, den mängd som beräknas i enlighet med formeln i punkt 3 i bilaga I till den förordningen,~~

~~b) för en fordonsgrupp som omfattas av en genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 7ga.7, de referensvärden för koldioxidutsläpp som anges i den artikeln, motsvarande det genomsnittliga värdet för alla koldioxidutsläpp från fordon i den fordonsgruppen, som rapporterats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 (6) för den första rapporteringsperioden, vilken kommer att inledas efter den dag då registrering, försäljning eller ibruktagande av fordon i den fordonsgruppen som inte uppfyller de skyldigheter som avses i artikel 9 i förordning (EU) 2017/2400 förbjuds i enlighet med artikel 24 i förordning (EU) 2017/2400.”~~

(eg) Följande punkter ska läggas till:

~~”42. släpfordon: ett släpfordon som uppfyller definitionen i artikel 3.17 i förordning (EU) 2018/858 och som omfattas av tillämpningsområdet för kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 (***)~~

~~43. påhängsvagn: en påhängsvagn som uppfyller definitionen av en påhängsvagn i artikel 3.33 i förordning (EU) 2018/858 och som omfattas av tillämpningsområdet för kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362.”~~

*** Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 av den 1 augusti 2022 om genomförande av Europaparlamentets och rådets genomförandeförordning (EG) nr 595/2009 vad gäller tunga släpfordons prestanda med avseende på deras påverkan på motorfordons koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning och körsträcka med nollutsläpp och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2020/683 (EUT L 205, 5.8.2022, s. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**”).

2) Artikel 7ga ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra, tredje och fjärde styckena ersättas med följande:

”Medlemsstaterna ska tillämpa den differentieringen på de undergrupper av fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242 senast sex månader efter offentliggörandet av på basis av referensvärdena för koldioxidutsläpp för dessa undergrupper av fordon offentliggjord i enlighet med artikel 11.1 i den förordningen. För undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH ska medlemsstaterna emellertid tillämpa den differentieringen senast den 13 maj 2023.

Medlemsstaterna ska tillämpa Om referensvärden för koldioxidutsläpp är justerade i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/1242 från och med den första dagen i den sjätte månaden efter deras offentliggöranden. I fråga om undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH, ska medlemsstaterna tillämpa referensvärdena för koldioxidutsläpp justerade i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) .../... [lägg till hänvisning när den är känd] från och med den 1 juli 2026., dessa referensvärden för koldioxidutsläpp ska tillämpas från och med starten på följande rapporteringsperiod

Genom undantag från andra stycket, för koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5, som avses i punkt 2 i denna artikel, ska den differentieringen tillämpas på fordonsgupper som omfattas av genomförandeakter som antagits i enlighet med punkt 7 senast två år efter antagandet av de genomförandeakterna. Differentieringen ska grundas på de referensvärden för koldioxidutsläpp som anges där och tillämpas fram till dess att referensvärden för koldioxidutsläpp för de berörda undergrupperna av fordon offentliggörs i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242. Från och med offentliggörandet av referensvärden för koldioxidutsläpp i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242 ska medlemsstaterna tillämpa de referensvärdena för koldioxidutsläpp i stället för de som har angetts i enlighet med punkt 7, och differentieringen för de berörda undergrupperna av fordon ska tillämpas för alla utsläppsklasser.”;

b) I punkt 2 ska följande stycken läggas till:

”Medlemsstaterna ska omklassificera de fordon som klassificerats i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 med en kurva för minskade koldioxidutsläpp baserad på ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 43 % till 2030 genom att i stället använda en kurva för minskade koldioxidutsläpp baserad på ett mål för minskade koldioxidutsläpp på 30 % senast den [datum för detta direktivs ikraftträdande + två månader].

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

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

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

Fordonstillverkare får använda det simuleringsverktyg som föreskrivs i artikel 5 i förordning (EU) 2017/2400 för att fastställa koldioxidutsläppen från ett dubbelbränslefordon, enligt definitionen i artikel 3.21 i förordning (EU) 2017/2400, efter tillverkningsdatumet om fordonets tillverkningsdatum infaller före den 1 januari 2024. En tillverkare som avser att utnyttja denna möjlighet ska underrätta kommissionen om sin avsikt som i sin tur ska besluta om tillverkaren får använda simuleringsverktyget för det ändamål som anges i denna punkt. Vid klassificering av ett fordon i en koldioxidutsläppsklass ska medlemsstaterna godta den simulering som medlemsstaten presenterar som bevis för ett fordons koldioxidutsläpp, under förutsättning att tillverkaren skickar in resultaten från simuleringen direkt i digital form tillsammans med det kommissionsbeslut som är riktat till den tillverkaren.”

b) Punkt 7 ska utgå. I punkt 7 ska första stycket ersättas med följande:

~~”Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa referensvärden för koldioxidutsläpp för alla fordonsgrupper utom undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH.”~~

3. Följande artikel ska införas:

”Artikel 7gc

1. Till och med den 30 juni 2030 får medlemsstaterna ta hänsyn till släpfordons påverkan på koldioxidutsläppen från en kombination med ett motorfordon vid tillämpning av artikel 7ga. Från och med den 1 juli 2030 ska de ta hänsyn till den påverkan.

Om en medlemsstat tillämpar första stycket ska fordonskombinationens koldioxidutsläppsklass som avses i artikel 7ga.2 påverkas av det tillkopplade släpfordonets släpfordonsklass i enlighet med bilaga VIII.

2. Om en medlemsstat tillämpar första stycket och, i enlighet med artikel 9.1 a, inför särskilda avgifter för fordonskombinationer som avviker från de högsta tillåtna vikter och/eller de största tillåtna dimensioner som fastställs i bilaga I till rådets direktiv 96/53/EG*, i enlighet med artikel 4.4 i det direktivet, får medlemsstaten tillämpa en nedsättning av vägavgifterna och vägtullarna för sådana fordonskombinationer som består av minst ett släpfordon som har tilldelats en släpfordonsklass i enlighet med bilaga VIII till det här direktivet.

Beloppet för nedsättningen av vägavgiften eller vägtullen får motsvara den nedsättning som beviljats för fordonskombinationer som inte avviker från de högsta tillåtna vikterna och/eller de största tillåtna dimensionerna.

3. Kommissionen har befogenhet att anta en delegerad akt i enlighet med artikel 9d för att ändra bilaga VIII i syfte att bestämma de tröskelvärden för effektivitetsförhållande som fastställs i den bilagan eller för att anpassa dem till den tekniska utvecklingen. Den första bestämmningen ska baseras på släpfordonsbeståndets genomsnittliga effektivitet när referensvärden för fordonens koldioxidutsläpp har offentliggjorts och på släpfordonens potential att generera effektivitetsförbättringar, med beaktande av skillnaderna i potential mellan påhängsvagnar och andra släpfordon.

För släpfordonsklasserna 1 och 2 som anges i tabellen i bilaga VIII ska kommissionen anta en delegerad akt som fastställer tröskelvärdena för effektivitetsförhållandet senast ett år efter offentliggörandet av referensvärden för koldioxidutsläpp för släpfordon enligt artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242.

Släpfordonsklass 3 ~~I fråga om släpfordon i, i enlighet med tabellen i bilaga VIII, ska tillämpas på utsläppssnåla släpfordon enligt definitionen i artikel 3.11 c i förordning (EU) 2019/1242 som uppfyller tröskelvärdet för effektivitetsförhållanden för släpfordonsklass. tillämplig på släpfordon som utrustats med en anordning som aktivt bidrar till deras framdrivning och som inte har någon förbränningsmotor, eller har en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 5 g koldioxid/kWh.~~ Kommissionen ska anta en delegerad akt som fastställer tröskelvärdena för effektivitetsförhållandet när lagenligt certifierade värden för dessa släpfordon finns tillgängliga.

Kommissionen har befogenhet att anta en delegerad akt i enlighet med artikel 9d för att ändra bilaga VIII i syfte att fastställa en metod för att bestämma tilldelningen av en släpfordonsklass till släpfordon som har eftermonterad utrustning som förbättrar deras energieffektivitet, särskild de som registrerats, sålts eller tagits i bruk före den dag då genomförandeförordning (EU) 2022/1362 började tillämpas.

4. Vid registrering av den utrustning som avses i punkt 3 fjärde stycket ska medlemsstaterna tillämpa punkt 10 (övriga uppgifter) i bilaga II till direktiv 2014/45/EU**.

* Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

** Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51)."

4) I artikel 7j.2a ska första stycket ersättas med följande:

"Om en förare eller, i tillämpliga fall, transportören eller leverantören av det europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS) inte kan styrka fordonets utsläppsklass vid tillämpning av artikel 7g.2, artikel 7ga och artikel 7gb får medlemsstaterna tillämpa vägtullar eller vägavgifter upp till den högsta tillåtna nivån. Om en förare eller, i tillämpliga fall, transportören eller leverantören av det europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS) inte kan styrka fordonskombinationens utsläppsklass vid tillämpning av artikel 7gc får medlemsstaterna tillämpa vägtullar eller vägavgifter på grundval av motorfordonets utsläppsklass."

5) I artikel 8 ska punkt 3 ersättas med följande:

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

(56) I artikel 9d ska första stycket ersättas med följande:

”Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9e för att ändra detta direktiv vad gäller bilaga 0, formerna i punkterna 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa, beloppen i tabellerna i bilagorna IIIb och IIIc i syfte att anpassa dem till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen samt tröskelvärdena för effektivitetsförhållandet i tabellen i bilaga VIII för att bestämma dem eller anpassa dem till den tekniska utvecklingen.”

(67) I artikel 11 ska led c ersättas med följande:

”c) Infrastrukturavgifternas eller vägavgifternas differentiering beroende på fordons miljöprestanda, enligt artikel 7g, 7ga, 7gb eller 7gc.”

(78) Texten i bilagan till det här direktivet ska läggas till som bilaga VIII.

Artikel 2

Ändring av direktiv (EU) 2019/520

I bilaga I till direktiv (EU) 2019/520 ska del I ersättas med följande:

”Del I Uppgifter om fordon

Typ av uppgift	O/V ⁽¹⁾	Anmärkningar
Registreringsnummer	M	
Chassinummer/fordonets identifieringsnummer (VIN)	M	
Registreringsmedlemsstat	M	
Märke	M	(D.1 ⁽²⁾) t.ex. Ford, Opel, Renault
Fordonets modell	M	(D.3) t.ex. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikod	M	(J) t.ex. mopeder, motorcyklar, bilar
Euro-utsläppsklass	M	t.ex. Euro 4, Euro 6
Koldioxidutsläppsklass	O	Tillämpligt på tunga fordon
Datum för omklassificering	O	Tillämpligt på tunga fordon
Koldioxid uttryckt i g/tkm	O	Tillämpligt på tunga fordon
Volymanpassning: ja/nej	O	Tillämpligt på släpfordon
Effektivitetsförhållande – baserat på ton-kilometer (-) ...	O	Tillämpligt på släpfordon

Effektivitetsförhållande – baserat på m ³ -kilometer (-) ...	O	Tillämpligt på släpfordon
Fordonets högsta tekniskt tillåtna lastade vikt	M	
1) O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri. 2) Harmoniserad unionskod, se direktiv 1999/37/EG.		

”
–

Artikel 3

Ändring av direktiv 1999/37/EG

I bilaga I till direktiv 1999/37/EG, i punkt V) om avgasutsläpp, ska följande punkter läggas till:

V.11) Effektivitetsförhållande:

- För icke-volymanpassade släpfordon: effektivitetsförhållande – ton-kilometer om detta anges i punkt 49.11.2 i intyget om överensstämmelse som definieras i tillägget till bilaga VIII till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683* eller i punkt 49.11.2 i intyget om enskilt fordonsgodkännande som definieras i tillägg 1 till bilaga III till den förordningen.
- För volymanpassade släpfordon: effektivitetsförhållande – m³-kilometer om detta anges i punkt 49.11.3 i intyget om överensstämmelse som definieras i tillägget till bilaga VIII till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 eller i punkt 49.11.3 i intyget om enskilt fordonsgodkännande som definieras i tillägg 1 till bilaga III till den förordningen.

Volymanpassningen anges i punkt 49.10 i intyget om överensstämmelse för tunga släpfordon som definieras i tillägget till bilaga VIII till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 eller i punkt 49.10 i intyget om enskilt fordonsgodkännande som definieras i tillägg 1 till bilaga III till den förordningen.

V.12) Släpfordonsklass som fastställts i enlighet med artikel 7gc i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG.

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknadskontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 163, 26.5.2020, s. 1, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**”).

Artikel 4

1. Medlemsstaterna ska senast den [ett år efter det att detta direktiv har trätt i kraft] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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

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

Artikel 5

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

Artikel 6

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande