



Bruxelles, den 4.5.2023
COM(2023) 189 final

2023/0134 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362¹ om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF² omhandlede en række socioøkonomiske og miljømæssige udfordringer, bl.a. klimaændringer. Dette skete ved at muliggøre en CO₂-emissionsbaseret differentiering af vejafgifter på tunge køretøjer og lette køretøjer for at tilskynde aktørerne til at anvende mere effektive køretøjer. Da direktivet blev vedtaget, var der endnu ikke en retlig ramme for certificering af påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer. Derfor var påhængskøretøjer ikke omfattet af differentieringen af vejafgifter på grundlag af CO₂-emissioner.

Som følge heraf opfordredes Kommissionen i betragtning 31 i direktiv (EU) 2022/362 til ved fastlæggelsen af vejafgiftsnedsettelsen at medtage påhængs- og sættevognes indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer, når der foreligger retligt certificerede værdier for påhængs- og sættevognes indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer. Betingelsen i betragtningen blev opfyldt med vedtagelsen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362³.

Påhængskøretøjer har et betydeligt potentiale til at reducere CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer, og en efterspørgselsorienteret foranstaltning, der reducerer driftsomkostningerne ved mere energieffektive påhængskøretøjer, kan tilskynde til en hurtigere udbredelse heraf. Formålet med dette forslag er derfor at fastsætte regler for medtagelse af påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer i vejafgiftsordninger, hvor vejafgifterne differentieres på grundlag af køretøjernes CO₂-emissioner.

Derudover ændrer dette forslag de eksisterende bestemmelser i direktiv (EU) 2022/362 vedrørende differentiering af infrastruktur- og brugsafgifter på tunge køretøjer efter deres CO₂-emissioner for at afspejle den nye struktur i forordning (EU) 2019/1242 som revideret ved forslag COM(2023) 88 final⁴.

• Sammenhæng med de gældende regler på samme område

Dette initiativ supplerer de CO₂-emissionsbaserede vejafgifter, der er indført ved direktiv (EU) 2022/362, jf. betragtning 31 i nævnte direktiv.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EUT L 69 af 4.3.2022, s. 1).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

³ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 af 1. august 2022 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår tunge påhængskøretøjers ydeevne med hensyn til deres indvirkning på motorkøretøjers CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug samt nulemissionsrækkevidde og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (EUT L 205 af 5.8.2022, s. 145).

⁴ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956. Se afsnittet "Sammenhæng med Unionens politik på andre områder" nedenfor.

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

Dette forslag supplerer forslag COM(2023) 88 final til forordning om ændring af forordning (EU) 2019/1242, som udvider anvendelsesområdet for forordningen med henblik på fastsættelse af krav for fabrikanten af påhængskøretøjer med hensyn til deres nye vognparker og dermed finder anvendelse på udbudssiden i vejgodstransportsektoren. Dette forslag finder anvendelse på efterspørgselssiden i sektoren ved at tilskynde transportvirksomhederne til at købe mere effektive påhængskøretøjer. Dette forslag afspejler også de ændringer af forordning (EU) 2019/1242, der er foretaget i de bestemmelser i direktiv (EU) 2022/362, der henviser til nævnte forordning.

Dette forslag bidrager også til målene i REPowerEU-planen⁵ ved at øge energibesparelserne og -effektiviteten i vejtransportsektoren.

2. **RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET**

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for direktiv 1999/62/EF er artikel 71 og 93 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, nu artikel 91 og 113 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

De bestemmelser i direktivet, som berøres af dette forslag, vedrører vejafgifter på køretøjer, som er et område, hvorpå artikel 91 TEUF finder anvendelse.

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

EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere på transportområdet, jf. artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF. De eksisterende regler kan dog kun tilpasses af EU selv. Udvidelsen af EU-reglerne til at omfatte påhængskøretøjer er begrundet i vogntogs indvirkning på klimaændringerne, da disse køretøjer benytter den samme vejinfrastruktur og bidrager til udledning af CO₂.

- **Proportionalitetsprincippet**

De foreslåede foranstaltninger bidrager kun til at nå de fastsatte mål, navnlig en konsekvent anvendelse af principperne om, at "forureneren betaler", og "brugeren betaler", og går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå Unionens mål om at reducere drivhusgasemissionerne på en omkostningseffektiv måde, samtidig med at der sikres retfærdighed og miljømæssig integritet.

- **Valg af retsakt**

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

⁵ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — REPowerEU-planen (COM(2022) 230 final).

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

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

Direktiv (EU) 2022/362 omhandlede forskellige problemer i forbindelse med vejafgifter på tunge godskøretøjer. Interessenternes bidrag til den evaluering, der mundede ud i nævnte direktiv, påpegede behovet for at reducere CO₂-emissionerne fra vejsektoren.

Direktiv (EU) 2022/362 indeholdt krav om differentierede vejafgifter på tunge køretøjer og gav medlemsstaterne mulighed for at differentiere vejafgifterne på lette køretøjer på grundlag af CO₂-emissioner. På grund af manglen på en lovgivningsmæssig ramme for certificering af påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra vogntog på vedtagelsestidspunktet blev der i direktiv (EU) 2022/362 ikke taget hensyn til påhængskøretøjers indvirkning i forbindelse med differentieringen af vejafgifter på tunge køretøjer. For at sikre fuld reguleringsmæssig konsekvens foreslås der i direktivets betragtning 31 en ændring for at udfylde dette hul ved at medtage påhængskøretøjers indvirkning i differentieringen af vejafgifter på tunge køretøjer.

- **Høringer af interessenter**

Der er anvendt målrettede høringsmetoder med specifikke interessenter og specialister. Der er gennemført ni samtaler med repræsentanter for medlemsstaternes transportministerier, transportvirksomheder, repræsentanter for myndigheder med ansvar for overholdelse af reglerne for køretøjer, udbydere og fabrikanter af vejafgiftstjenester samt standardiseringsorganer.

- **Sammenfatning af den modtagne feedback og anvendelse af resultaterne**

Interessenterne anså det for teknisk muligt at medtage påhængskøretøjer i differentieringen af vejafgifter på grundlag af CO₂-emissioner. Samtidig pegede interessenterne på mulige gennemførelsesrelaterede vanskeligheder og muligheder for forenkling og forbedring. Nedenfor beskrives, hvordan der i forslaget er taget hensyn til den modtagne feedback.

Det udkast til forslag, som blev drøftet med interessenterne, omfattede en beregning af de samlede CO₂-emissioner fra vogntog som et produkt af motorkøretøjets CO₂-emissioner i gram pr. ton-kilometer ganget med det sammenkoblede påhængskøretøjs effektivitetsforhold. Vogntogets CO₂-emissionsklasse ville herefter blive bestemt i overensstemmelse med artikel 7ga, stk. 2. Både medlemsstaterne og vejafgiftstjenesteudbydere påpegede imidlertid problemer med processen. Medlemsstaternes transportministerier fremhævede mulige uoverensstemmelser med deres gennemførelse af direktiv (EU) 2022/362. Nærmere bestemt lagres motorkøretøjets CO₂-emissionsklasse i køretøjsudstyret⁶ med henblik på at gennemføre den CO₂-emissionsbaserede differentiering i medlemsstaterne, og der er ikke krav om at lagre CO₂-emissionerne i gram pr. ton-kilometer. Vejafgiftstjenesteudbydere erkendte, at en sådan beregning ville kræve, at effektivitetsforholdet blev lagret i køretøjsudstyret for hvert påhængskøretøj, der normalt er koblet sammen med motorkøretøjet. Føreren af køretøjet ville fra en liste over disse påhængskøretøjer skulle vælge det påhængskøretøj, der anvendes under en specifik kørsel. En sådan liste ville kunne blive meget lang for virksomheder med en stor

⁶ Køretøjsudstyr er defineret i artikel 2, nr. 11), i direktiv (EU) 2019/520 som: "et komplet sæt hardware- og softwarekomponenter, der anvendes som en del af vejafgiftstjenesten, og som installeres eller medbringes i køretøjet med henblik på indsamling, lagring, behandling og fjernmodtagelse/-overførsel af data, enten som en enkelt anordning eller som et integreret system i køretøjet".

flåde af påhængskøretøjer. I lyset heraf fremhævede vejafgiftstjenesteudbyderne, at det er vigtigt at holde køretøjsudstyrets brugergrænseflade simpel for at mindske risikoen for misforståelser eller fejl fra førerens side. Samtidig fremførte vejafgiftstjenesteudbyderne, at der allerede findes køretøjsudstyr med lignende funktioner, f.eks. hvor føreren kan vælge antallet af aksler og vogntogets vægt. En lignende bemærkning om betydningen af enkelhed og risikoen for yderligere byrder blev fremsat af transportvirksomhederne.

Som svar på ovenstående punkter fastsættes der med dette forslag tre påhængskøretøjsklasser baseret på effektivitetsforholdstærskler i et nyt bilag til direktivet. For hver påhængskøretøjsklasse bestemmes det, hvordan differentieringen af motorkøretøjets CO₂-emissionsklasse påvirkes, hvorved man når frem til vogntogets CO₂-emissionsklasse. Denne ændring gør forslaget mere sammenhængende med den igangværende gennemførelse af den CO₂-emissionsbaserede differentiering af vejafgifter, der blev indført ved direktiv (EU) 2022/362. Nærmere bestemt er det ikke nødvendigt med en beregning som den i det udkast til forslag, som blev drøftet med interessenterne, og det kræves derfor ikke, at motorkøretøjets CO₂-emissioner i gram pr. ton-kilometer lagres i køretøjsudstyret. Ligeledes kræves det heller ikke, at effektivitetsforholdet for hvert påhængskøretøj, der normalt anvendes sammen med motorkøretøjet, lagres i køretøjsudstyret. Dermed vil føreren af et vogntog ikke skulle vælge fra en liste over påhængskøretøjer, men vil i stedet skulle vælge påhængskøretøjets klasse, hvilket vil forenkle køretøjsudstyrets brugergrænseflade og den nye funktion.

For at mindske risikoen for misforståelser eller fejl fra førerens side foreslog vejafgiftstjenesteudbyderne også, at påhængskøretøjets parametre formidles elektronisk til motorkøretøjets køretøjsudstyr ved hjælp af påhængskøretøjets vejeanordning. Dette bidrag behandles ikke yderligere i forslaget af to grunde. For det første er anvendelsen af vejeanordninger på køretøjer en af de valgmuligheder, der er beskrevet i artikel 10d i Rådets direktiv 96/53/EF⁷, men i øjeblikket har ingen medlemsstat gjort brug af denne mulighed, hvorfor vejeanordninger på køretøjer ikke anvendes i vid udstrækning. For det andet har de europæiske standardiseringsorganisationer CEN og ETSI, som er blevet hørt af Kommissionen, fremført, at selv om kommunikation mellem vejafgiftsrelateret køretøjsudstyr og vejeanordninger på køretøjet er teknisk mulig, er en sådan kommunikation ikke omfattet af de nuværende normer og understøttes ikke af alle anordninger, der i øjeblikket findes på markedet.

Medlemsstaternes transportministerier gav udtryk for betænkeligheder med hensyn til håndhævelsen. I den forbindelse ændrer forslaget artikel 7j for at kræve, at føreren eller, hvis det er relevant, transportvirksomheden eller udbyderen af den europæiske elektroniske vejafgiftstjeneste (EETS) fremlægger dokumentation for påhængskøretøjets karakteristika over for kontrollører. En potentiel komplikation i forbindelse med aerodynamiske anordninger er, at sådanne anordninger relativt let kan fjernes fra påhængskøretøjet. For at sikre, at påhængskøretøjernes effektivitet er den samme som det typegodkendte køretøjs og ikke adskiller sig på grund af ændringer af aerodynamiske anordninger, vil påhængskøretøjer blive udstyret med en mærkning på forenden, som omfatter en liste over de aerodynamiske anordninger, der er monteret på det pågældende påhængskøretøj, i overensstemmelse med punkt 1.8 og 1.9 i tillæg 3 til bilag V til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362.

⁷ Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

I forbindelse med den kvantitative vurdering af de økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger bygger nedenstående konsekvensanalyse på analyser fra PRIMES-modellen og JRC's DIONE-model samt analyser udført af en ekstern kontrahent.

Overvågningsdata om drivhusgasemissioner og andre karakteristika ved flåden af nye tunge køretøjer er hentet fra de årlige overvågningsdata, som medlemsstater og fabrikanter indberetter, og samlet af Det Europæiske Miljøagentur (EEA) inden for rammerne af forordning (EU) 2018/956.

- **Konsekvensanalyse**

Initiativet understøttes af den konsekvensanalyse, der blev foretaget i forbindelse med revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242⁸, og som Udvalget for Forskriftskontrol efter en fornyet forelæggelse afgav en positiv udtalelse om den 6. december 2022. I konsekvensanalysen konkluderes det, at påhængskøretøjers energieffektivitet har et betydeligt potentiale til forbedring, og at foranstaltninger med henblik herpå vil yde et omkostningseffektivt bidrag til reduktionen af CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer. Økonomisk set varierer nettobesparelserne i et køretøjs levetid fra et samfundsmæssigt perspektiv fra næsten 11 500 EUR for en kølevogn med trækstang til over 42 500 EUR for en gennemsnitlig sættevogn med lukket kasse.

Denne revision vil derfor omfatte et obligatorisk mål for forbedring af energieffektiviteten for flåden af nye påhængskøretøjer; denne foranstaltning er rettet mod fabrikanterne og er dermed en udbudsorienteret foranstaltning. Som det også er tilfældet for motorkøretøjer, vil en yderligere efterspørgselsorienteret foranstaltning i høj grad supplere en sådan udbudsorienteret foranstaltning. Nedsættelsen af vejafgifterne på og dermed driftsomkostningerne ved vogntog, der anvender mere energieffektive påhængskøretøjer, påvirker efterspørgslen herefter og fremmer køb af mere energieffektive og dermed dyrere påhængskøretøjer. Denne virkning blev også taget i betragtning i cost-benefit-analysen af revisionen af lovgivningen om CO₂-normer for tunge køretøjer.

Ændringerne af direktiv 1999/62/EF som foreslået ved denne retsakt hænger nøje sammen med forslaget til ændring af forordning (EU) 2019/1242. Direktiv 1999/62/EF kan imidlertid kun ændres ved et andet direktiv; derfor er der behov for to særskilte retsakter.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Den differentiering af vejafgifter, der indføres med dette forslag, gælder kun for mere effektive påhængskøretøjer. Det betyder, at transportvirksomheder, vejafgiftstjenesteudbydere og vejafgiftsopkrævere ikke behøver at registrere de relevante oplysninger om andre påhængskøretøjer. Fastsættelsen af påhængskøretøjsklasser har til formål at forenkle gennemførelsen for virksomheder med et betydeligt antal påhængskøretøjer.

⁸ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene — Rapport om konsekvensanalysen — Ledsagedokument til forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956 (SWD(2023 88 final).

Initiativet forventes at have en lille positiv virkning på konkurrenceevnen på grund af de differentierede afgifter, som fører til en lidt større udbredelse af mere effektive påhængskøretøjer og dermed fremmer innovationen.

Dette initiativ præciserer bestemmelserne om forpligtelsen til at differentiere infrastrukturafgifter og brugsafgifter efter motorkøretøjernes CO₂-emissioner.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget er i overensstemmelse med de grundlæggende rettigheder og overholder navnlig de principper, der er nedfældet i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

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

Forslaget indeholder specifikke indberetningskrav for medlemsstaterne vedrørende differentiering af infrastrukturafgifter og brugsafgifter efter køretøjernes miljøpræstationer.

- **Forklarende dokumenter**

I betragtning af forslagens anvendelsesområde er det ikke berettiget eller proportionalt at kræve forklarende dokumenter.

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

(a) Forslaget om ændring af direktiv 1999/62/EF indeholder følgende elementer:

Artikel 1, stk. 1: Artikel 2 — Definitioner

I litra a) i definitionen af "nulemissionskøretøj" ændres henvisningen til definitionen af et tungt nulemissionskøretøj i forordning (EU) 2019/1242 for i den foreslåede nye definition udelukkende at henvise til tunge nulemissionsmotorkøretøjer og ikke til påhængskøretøjer. Med denne ændring sikres det, at betydningen i den nuværende definition bevares, og at klassificeringen af vogntog med tunge køretøjer som CO₂-emissionsklasse 5, jf. artikel 7ga, stk. 2, udelukkende er baseret på motorkøretøjet.

I definitionen af "lavemissionskøretøj" ændres litra b) for at præcisere de berørte køretøjsgrupper ved at henvise til køretøjsgrupper, der er omfattet af gennemførelsesretsakter vedtaget efter artikel 7ga, stk. 7. Denne ændring bevarer betydningen i den nuværende definition og afspejler den nye foreslåede struktur i forordning (EU) 2019/1242. Faktisk vil artikel 2, stk. 1, i nævnte forordning på grundlag af det forslag, som Kommissionen sideløbende har forelagt, ikke længere definere de undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordningen.

Definitionen af "emissionsreduktionskurve" ændres for at:

- harmonisere terminologien med den, der anvendes i det foreslåede nye punkt 5.1 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242

- garantere anvendeligheden efter 2030 på grundlag af de CO₂-emissionsreduktionsmål, der vil blive fastsat i forordning (EU) 2019/1242 (når denne er ændret i overensstemmelse med Kommissionens forslag forelagt sideløbende hermed)
- sikre, at henvisningen til CO₂-referenceemissioner for undergrupper finder anvendelse som fastsat i nr. 38
- flytte den sidste del vedrørende mulige tilpasninger til CO₂-referenceværdierne til artikel 7ga, stk. 1, for at sikre det samme anvendelsespunkt for alle CO₂-emissionsklasser.

Denne ændring bevarer betydningen i den nuværende definition og garanterer dens anvendelighed efter 2030.

Definitionen af "CO₂-referenceemissioner fra en køretøjsgruppe" ændres til "CO₂-referenceemissioner" med henvisning til både undergrupper af køretøjer og køretøjsgrupper for at præcisere i litra a), at køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, inddeles i undergrupper, og specificere de berørte køretøjsgrupper i litra b) ved at henvide til køretøjsgrupper, der er omfattet af gennemførelsesretsakter vedtaget efter artikel 7ga, stk. 7. Med denne ændring bevares betydningen i den nuværende definition.

Definitionerne af "påhængskøretøj" og "sættevogn" tilføjes for at skabe juridisk klarhed med hensyn til disse specifikke udtryk og for bedre at præcisere de relevante bestemmelsers anvendelsesområde.

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

I artikel 7ga, stk. 1, henholdsvis ændres og udgår andet og fjerde afsnit for at:

- henvide i andet afsnit til differentieringen af infrastrukturafgifter og brugsafgifter for alle CO₂-emissionsklasser for alle undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, og derfor i samme afsnit medtage henvisningen til de undergrupper, der vil være omfattet, når de foreslåede ændringer af nævnte forordning træder i kraft, og som der i øjeblikket henvises til i fjerde afsnit
- slå det nuværende fjerde afsnit sammen med det nuværende andet afsnit
- bevare anvendelsestidspunktet for differentieringen for de undergrupper af køretøjer, der i øjeblikket er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, ved udtrykkeligt at henvide til disse undergrupper af køretøjer og ved at angive den 13. maj 2023 som udløbet af den toårige periode efter offentliggørelsen af CO₂-referenceemissioner i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 11, stk. 1, i nævnte forordning, dvs. Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/781⁹
- bevare anvendelsestidspunktet for differentieringen for de undergrupper af køretøjer, der vil være omfattet af forordning (EU) 2019/1242, når ændringerne af nævnte forordning træder i kraft, som fastsat i det nuværende fjerde afsnit og i det nuværende andet punktum i tredje afsnit

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

- sikre, at anvendelsestidspunktet for mulige tilpasninger til CO₂-referenceværdierne, jf. artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242, er det samme for CO₂-emissionsklasse 2, 3 og 4, som fastsat i den nuværende definition af "emissionsreduktionskurve", under hensyntagen til de foreslåede ændringer af artikel 11, stk. 2.

I stk. 1 ændres tredje afsnit for at:

- specificere de berørte køretøjsgrupper ved at henvise til køretøjsgrupper, der er omfattet af gennemførelsesretsakter vedtaget efter artikel 7ga, stk. 7
- bevare anvendelsestidspunktet for CO₂-referenceemissionerne for de undergrupper af køretøjer, der vil være omfattet af forordning (EU) 2019/1242, når ændringerne af nævnte forordning træder i kraft
- præcisere, at differentieringen efter udvidelsen af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/1242 til at omfatte andre tunge køretøjer gælder for alle CO₂-emissionsklasser.

Stk. 7 ændres for at bevare de berørte undergrupper af køretøjer ved udtrykkeligt at henvise til de undergrupper af køretøjer, der i øjeblikket er omfattet af forordning (EU) 2019/1242.

Artikel 1, stk. 3: Artikel 7gc — Påhængskøretøjers indvirkning på fastlæggelsen af vejafgiftsnedsettelse

I den nye artikel 7gc præciseres de nærmere bestemmelser vedrørende fastlæggelse af differentieringen af vejafgifter på vogntog efter påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer. Differentieringen er baseret på påhængskøretøjernes effektivitetsforhold som anført i bilag VIII. Denne bestemmelse bør tilskynde til anvendelse af mere effektive påhængskøretøjer. I artiklen præciseres Kommissionens beføjelse til at fastsætte tærskelværdier for påhængskøretøjers effektivitet og fastlægge en metode for ældre påhængskøretøjer, som ikke er tildelt et effektivitetsforhold.

Artikel 1, stk. 4: Artikel 7j – Opkrævning og betaling af vej- og brugsafgifter

Stk. 2a ændres for at sikre, at alle eventuelle afgiftselementer opkræves og betales på en sammenhængende måde.

Artikel 1, stk. 5: Artikel 9d — Kommissionens beføjelse til at vedtage delegerede retsakter

Artikel 9d ændres for at ændre det nye bilag VIII med henblik på bestemmelse af effektivitetsforholdstærskler eller tilpasning af dem til den videnskabelige og tekniske udvikling.

Artikel 1, stk. 6: Artikel 11 — Rapportering

Det eksisterende stk. 2, litra c), ændres for at medtage oplysninger om artikel 7gc.

Artikel 1, stk. 7

Det nye bilag VIII knyttes til den foreslåede artikel 7gc om fastlæggelse af differentieringen af vejafgifter på vogntog.

(b) Forslaget om ændring af direktiv (EU) 2019/520¹⁰ indeholder følgende element:

Artikel 2

Bilag I ændres for at tilføje påhængskøretøjsrelaterede oplysninger med henblik på at lette den grænseoverskridende udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen.

(c) Forslaget om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF¹¹ indeholder følgende element:

Artikel 3

Bilag I ændres for at give medlemsstaterne mulighed for at føje påhængskøretøjers effektivitetsforhold og deres påhængskøretøjsklasse til registreringsattesten.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45).

¹¹ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

Forslag til

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

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

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EUT L 69 af 4.3.2022, s. 1).

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

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

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

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

⁵ Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51).

⁸ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

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

- (11) Desuden bør direktiv 1999/62/EF ændres for at afspejle den nye struktur i forordning (EU) 2019/1242 som ændret ved [tilføj reference, når den kendes]. De nødvendige ændringer har til formål at bevare den nuværende betydning af definitionerne af nulemissionskøretøjer, lavemissionskøretøjer, CO₂-referenceemissioner og emissionsreduktionskurve samt at ajourføre sidstnævnte udtryk for at harmonisere dets anvendelighed i forbindelse med ovennævnte forordning efter 2030. Ændringerne bør også bevare forpligtelsen til at differentiere infrastrukturafgifter og brugsafgifter og det tidspunkt, hvorfra denne forpligtelse gælder. For så vidt angår undergrupper af køretøjer, der allerede er omfattet af forordningen, bør ændringerne navnlig præcisere, at forpligtelsen finder anvendelse fra den 13. maj 2023, dvs. to år efter datoen for offentliggørelsen af Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/781¹⁰, som fastsætter CO₂-referenceemissioner for disse undergrupper af køretøjer. For at sikre rettidig vedtagelse af disse ændringer i forhold til datoen for ikrafttrædelsen af ændringerne af forordning (EU) 2019/1242 bør der fastsættes en frist for gennemførelse i national lovgivning på ét år.
- (12) Direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520 bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 1999/62/EF

I direktiv 1999/62/EF foretages følgende ændringer:

- (1) I artikel 2, stk. 1, foretages følgende ændringer:
- (a) Nr. 29), litra a), affattes således:
"a) et tungt motorkøretøj som omhandlet i artikel 3, nr. 11), litra a) og b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242*, eller"
 - (b) Nr. 30, litra b), affattes således:
"b) et tungt køretøj fra en køretøjsgruppe, der er omfattet af en gennemførelsesretsakt vedtaget efter artikel 7ga, stk. 7, og hvis CO₂-emissioner er lavere end 50 % af CO₂-referenceemissionerne for dets køretøjsgruppe, dog ikke et nulemissionskøretøj"
 - (c) Nr. 37 affattes således:
"37) "emissionsreduktionskurve": for en undergruppe af køretøjer (sg) og indberetningsperioden for et år (Y), dvs. ET_{sg,Y}: produktet af den årlige CO₂-

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45).

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

emissionsreduktionsfaktor ($RET_{sg,Y}$) ganget med CO_2 -referenceemissionerne ($rCO_{2,sg}$) for undergruppen (sg), dvs. $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2,sg}$; $RET_{sg,Y}$ bestemmes efter punkt 5.1 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242"

(d) Nr. 38 affattes således:

"38) "CO₂-referenceemissioner":

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

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

(e) Følgende numre tilføjes:

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

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

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

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

(2) I artikel 7ga foretages følgende ændringer:

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

"Medlemsstaterne anvender denne differentiering på de undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, på grundlag af de CO₂-referenceemissioner, der offentliggøres i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i nævnte forordning. For undergrupperne af køretøjer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH anvender medlemsstaterne dog denne differentiering senest den 13. maj 2023. Hvis CO₂-referenceemissionerne justeres i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242, anvendes disse CO₂-emissioner fra begyndelsen af den følgende indberetningsperiode.

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

(b) I stk. 7 affattes første afsnit således:

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

(3) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 7gc

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

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

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

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

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

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

For påhængskøretøjsklasse 3, jf. tabellen i bilag VIII, som omfatter påhængskøretøjer, der er udstyret med en anordning, der aktivt understøtter deres

fremdrift, og som ikke har nogen forbrændingsmotor eller har en forbrændingsmotor, der udleder mindre end 5 g CO₂/kWh, vedtager Kommissionen en delegeret retsakt, der fastsætter effektivitetsforholdstærsklerne, når der foreligger retligt certificerede værdier for disse påhængskøretøjer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 2

Ændring af direktiv (EU) 2019/520

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

"Del I. Oplysninger vedrørende køretøjer

Post	O/V ⁽¹⁾	Bemærkninger
Registreringsnummer	O	
Stelnummer/køretøjsidentifikationsnummer (VIN)	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Mærke	O	(D.1 ⁽²⁾) f.eks. Ford, Opel, Renault
Køretøjets handelstype	O	(D.3) f.eks. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikode	O	(J) f.eks. knallerter, motorcykler, biler
Euroemissionsklasse	O	f.eks. Euro 4, Euro 6
CO ₂ -emissionsklasse	V	finder anvendelse for tunge køretøjer
Omklassificeringsdato	V	finder anvendelse for tunge køretøjer
CO ₂ i g/tkm	V	finder anvendelse for tunge køretøjer
Volumenorientering: ja/nej	V	finder anvendelse for påhængskøretøjer
Effektivitetsforhold — ton-kilometerbaseret (–) ...	V	finder anvendelse for påhængskøretøjer
Effektivitetsforhold — m ³ -kilometerbaseret (–) ...	V	finder anvendelse for påhængskøretøjer
Køretøjets højeste tekniske tilladte totalvægt	O	
1) O = obligatorisk, hvis oplysningen foreligger i det nationale register, V = valgfrit. 2) Harmoniseret EU-kode, se direktiv 1999/37/EF."		

Artikel 3

Ændring af direktiv 1999/37/EF

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

"(V.11) Effektivitetsforhold:

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

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

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

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

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

Artikel 4

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

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 5

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

Artikel 6

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand