



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.5.2023
COM(2023) 189 final

2023/0134 (COD)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362¹ om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG² behandlades ett antal socioekonomiska och miljörelaterade utmaningar, däribland klimatförändringar. Genom direktivet infördes differentierade vägavgifter och vägtullar baserade på koldioxidutsläpp för såväl tunga som lätta fordon för att ge berörda transportörer incitament att använda effektivare fordon. När direktivet antogs fanns det ännu inte någon rättslig ram för certifiering av släpfordons effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon. Släpfordon kunde därför inte ingå i differentieringen av vägavgifter och vägtullar som grundas på koldioxidutsläpp.

Som en följd av detta uppmanades kommissionen i skäl 31 i direktiv (EU) 2022/362 att inkludera släpvagnars och påhängsvagnars effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon vid fastställandet av nedsättningen av vägavgifterna och vägtullarna så snart lagenligt certifierade värden för släpvagnars och påhängsvagnars effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon finns tillgängliga. Det villkor som angavs i skälet uppfylldes genom antagandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362³.

Släpfordon har betydande potential att minska koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon, och åtgärder på efterfrågesidan som minskar driftskostnaderna för mer energieffektiva släpfordon kan ge incitament till en snabbare utveckling. Syftet med detta förslag är därför att fastställa regler för att inkludera släpfordons effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon i system med differentierade vägavgifter och vägtullar baserade på fordonens koldioxidutsläpp.

Detta förslag innebär även en ändring av de befintliga bestämmelserna i direktiv (EU) 2022/362 avseende differentieringen av infrastrukturavgifterna och vägavgifterna för tunga fordon beroende på deras koldioxidutsläpp för att spegla den nya utformningen av förordning (EU) 2019/1242 till följd av dess översyn enligt förslag COM(2023) 88 final⁴.

• Förenlighet med befintliga bestämmelser inom politikområdet

Detta initiativ är ett komplement till det vägtullsystem baserat på koldioxidutsläpp som infördes genom direktiv (EU) 2022/362, så som fastställs i skäl 31 i det direktivet.

¹ 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).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på fordon för användningen av väginfrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42).

³ 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).

⁴ Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956. Se avsnittet ”Förenlighet med unionens politik inom andra områden” nedan.

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

Detta förslag är ett komplement till förslag COM(2023) 88 final om en förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242, vilket utökar dess tillämpningsområde så att det omfattar krav på tillverkare av släpfordon med avseende på deras nya fordonsbestånd, och därmed är tillämpligt på tillgångssidan i vägtransportsektorn. Detta förslag är tillämpligt på efterfrågesidan i denna sektor genom att ge transportörerna incitament att köpa mer effektiva släpfordon. Detta förslag speglar även de ändringar som gjorts av förordning (EU) 2019/1242 i de bestämmelser i direktiv (EU) 2022/362 som hänvisar till den förordningen.

Detta förslag bidrar även till målen i REPowerEU-planen⁵ genom att öka energibesparingarna och förbättra energieffektiviteten i vägtransportsektorn.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för direktiv 1999/62/EG är artiklarna 71 och 93 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, vilka nu motsvaras av artiklarna 91 och 113 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

De bestämmelser i direktivet som påverkas av förslaget är de som avser vägavgifter och vägtullar för fordon, ett område som omfattas av artikel 91 i EUF-fördraget.

- **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. En anpassning av de befintliga bestämmelserna kan dock endast göras av EU själv. Utvidgningen av EU:s regler så att de även omfattar släpfordon motiveras av fordonskombinationernas inverkan på klimatförändringarna, eftersom dessa fordon använder samma väginfrastruktur och bidrar till koldioxidutsläppen.

- **Proportionalitetsprincipen**

De åtgärder som föreslås bidrar endast till uppnåendet av redan fastställda mål, framför allt en konsekvent tillämpning av principerna om ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar”, och går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå unionens mål att minska utsläppen av växthusgaser på ett kostnadseffektivt sätt och samtidigt säkerställa rättvisa och miljöintegritet.

- **Val av instrument**

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

⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Planen REPowerEU (COM/2022/230 final)

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

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

I direktiv (EU) 2022/362 behandlades olika problem med anknytning till vägavgifter för tunga godsfordon. I de berörda parternas bidrag till den utvärdering som ledde fram till det direktivet framhölls behovet att minska koldioxidutsläppen inom vägsektorn.

Direktiv (EU) 2022/362 föreskrev differentierade vägavgifter och vägtullar för tunga fordon och gav medlemsstaterna möjlighet att differentiera vägavgifter och vägtullar för lätta fordon baserat på koldioxidutsläpp. Eftersom det inte fanns någon rättslig ram för certifiering av släpfordons effekt på koldioxidutsläppen från fordonskombinationer vid tidpunkten för antagandet av direktiv (EU) 2022/362 togs ingen hänsyn till släpfordons effekt i differentieringen av vägavgifter och vägtullar för tunga fordon. För att säkerställa en konsekvent reglering föreslogs i skäl 31 i direktivet att denna lucka skulle fyllas genom en ändring för att inkludera släpfordons effekt i differentieringen av vägavgifter och vägtullar för tunga fordon.

- **Samråd med berörda parter**

Riktade samrådsmetoder användes med särskilda berörda parter och specialister. Nio intervjuer genomfördes med företrädare för medlemsstaternas transportministerier, transportörer, företrädare för godkännandemyndigheter, leverantörer och tillverkare av vägtullsystem samt standardiseringsorgan.

- **Sammanfattning av synpunkterna och användning av resultaten**

De berörda parterna ansåg att det var tekniskt genomförbart att inkludera släpfordon i differentieringen av vägavgifter och vägtullar baserade på koldioxidutsläpp. Samtidigt pekade de berörda parterna på möjliga svårigheter i samband med genomförandet såväl som på möjligheter till förenkling och förbättring. Nedan beskrivs hur de synpunkter som togs emot beaktades i förslaget.

Det utkast till förslag som diskuterades med de berörda parterna grundades på beräkningen av fordonskombinationers sammanlagda koldioxidutsläpp som produkten av motorfordonets koldioxidutsläpp i gram per ton-kilometer multiplicerat med det kopplade släpfordonets effektivitetsförhållande. Fordonskombinationens utsläppsklass skulle sedan fastställas i enlighet med artikel 7ga.2. Både medlemsstaterna och leverantörerna av vägtullsystem såg emellertid problem med detta förfarande. Medlemsstaternas transportministerier hävdade att förfarandet kunde vara oförenligt med deras genomförande av direktiv (EU) 2022/362. De pekade särskilt på att den fordonsutrustning⁶ som används för att genomföra en differentiering baserat på koldioxidutsläpp i dessa medlemsstater lagrar motorfordonets utsläppsklass utan något krav på att lagra koldioxidutsläppen i gram per ton-kilometer. Leverantörerna av vägtullsystem framhöll att en sådan beräkning skulle kräva att effektivitetsförhållandet för varje släpfordon som vanligtvis kopplas till motorfordonet lagras i fordonsutrustningen. Fordonets förare skulle behöva ange vilket släpfordon som används under en viss resa från en

⁶ Fordonsutrustning definieras i artikel 2.11 i direktiv (EU) 2019/520 som ”den kompletta uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som ska användas som en del av vägtulltjänsten och som installeras eller medförs i ett fordon för insamling, lagring, bearbetning och fjärrmottagning/-överföring av data, antingen i form av en separat anordning eller inbyggd i fordonet”.

förteckning över dessa släpfordon. En sådan förteckning skulle kunna bli mycket omfattande för ett företag med ett stort antal släpfordon. Mot bakgrund av detta betonade leverantörerna av vägtullsystem vikten av ett enkelt gränssnitt i fordonsutrustningen för att minska risken för feltolkningar eller misstag från förarens sida. Samtidigt förklarade leverantörerna att det redan finns fordonsutrustning med liknande funktioner, till exempel att föraren har möjlighet att välja antalet axlar och fordonskombinationens vikt. En liknande iakttagelse om vikten av enkelhet och risken för ytterligare börda framhölls av transportörerna.

Som svar på de ovanstående synpunkterna omfattar detta förslag en ny bilaga till direktivet där tre olika klasser av släpfordon definieras baserat på tröskelvärden för deras effektivitetsförhållande. För varje klass av släpfordon fastställs hur differentieringen av motorfordonets koldioxidutsläppsklass påverkas och leder till en ny utsläppsklass för fordonskombinationen. Denna ändring gör förslaget mer förenligt med det pågående genomförandet av de differentierade vägavgifter och vägtullar baserade på koldioxidutsläpp som infördes i direktiv (EU) 2022/362. Detta innebär att det inte behövs någon beräkning av det slag som ingick i det utkast till förslag som diskuterades med de berörda parterna och att det följaktligen inte ställs något krav på att lagra motorfordonets koldioxidutsläpp i gram per ton-kilometer i fordonsutrustningen. På liknande sätt ställs inget krav på att ett motorfordons fordonsutrustning ska lagra effektivitetsförhållandet för varje släpfordon som i vanliga fall används med ett motorfordon. Följaktligen skulle föraren av en fordonskombination inte behöva välja ett värde från en förteckning över släpfordon, utan i stället välja släpfordonets klass, vilket skulle leda till en förenkling av fordonsutrustningens gränssnitt och av den nya funktionen.

För att minska risken för feltolkning eller misstag från förarens sida föreslog leverantörerna av vägtullsystem även att släpfordonens parametrar skulle skickas till motorfordonets fordonsutrustning elektroniskt med hjälp av släpfordonens ombordsystem för vägning. Denna fråga behandlas inte vidare i det här förslaget av två olika skäl. För det första är användningen av ombordsystem för vägning ett av de alternativ som beskrivs i artikel 10d i rådets direktiv 96/53/EG⁷, och eftersom ingen av medlemsstaterna hade utnyttjat denna möjlighet vid denna tidpunkt kan man dra slutsatsen att ombordsystem för vägning inte används i någon större omfattning. För det andra förklarade de europeiska standardiseringsorganisationerna CEN och Etsi, efter att ha rådfrågats av kommissionen, att kommunikation mellan ombordsystem för hantering av vägtullar och ombordsystem för vägning inte omfattas av gällande standarder och inte stöds av alla anordningar som finns på marknaden, även om det rent tekniskt är möjligt.

Medlemsstaternas transportministerier uttryckte farhågor om efterlevnadskontrollen. I detta avseende innebär förslaget en ändring av artikel 7j genom införandet av ett krav på att föraren eller, i tillämpliga fall, transportören eller leverantören av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (EETS) ska styrka släpfordonets egenskaper för kontrolltjänstemännen. En möjlig komplikation med anknytning till aerodynamiska anordningar är att dessa relativt enkelt kan avlägsnas från ett släpfordon. För att säkerställa att ett släpfordons effektivitet är densamma som det typgodkända fordonets och att den inte skiljer sig på grund av ändringar av de aerodynamiska anordningarna kommer ett certifieringsmärke att fästas på släpfordonets framsida med en förteckning över de aerodynamiska anordningar som har monterats på släpfordonet i enlighet med punkterna 1.8 och 1.9 i tillägg 3 till bilaga V till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362.

⁷ 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).

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

För den kvantitativa bedömningen av de ekonomiska, sociala och miljörelaterade effekterna har den konsekvensbedömning som avses nedan utgått från en analys enligt PRIMES- och JRC DIONE-modellerna samt en analys som utförts av en extern uppdragstagare.

Övervakningsuppgifter om växthusgasutsläpp och andra egenskaper hos beståndet av nya tunga fordon hämtades från de årliga övervakningsuppgifter som rapporteras av medlemsstaterna och tillverkarna och som samlas in av Europeiska miljöbyrån (EEA) i enlighet med förordning (EU) 2018/956.

- **Konsekvensbedömning**

Initiativet stöds av den konsekvensbedömning som utfördes i samband med översynen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242⁸, vilken, efter inlämning av en reviderad version, fick ett positivt yttrande av nämnden för lagstiftningskontroll den 6 december 2022. I konsekvensbedömningen drogs slutsatsen att släpfordons energieffektivitet har en betydande potential för förbättringar och att sådana åtgärder skulle vara ett kostnadseffektivt bidrag till minskningen av koldioxidutsläpp från tunga fordon. I ekonomiska termer varierar nettobesparingarna under fordonets livstid ur ett samhällsperspektiv från nästan 11 500 euro när det gäller släpvagnar med dragstång för kyltransport till över 42 500 euro för en genomsnittlig påhängsvagn med lådkonstruktion.

Därför kommer denna översyn att omfatta ett obligatoriskt mål för förbättring av energieffektiviteten i nya släpfordonsbestånd, vilket är en åtgärd på utbudssidan eftersom den riktar sig till tillverkarna. På samma sätt som för motorfordon skulle denna åtgärd på utbudssidan få ett starkt stöd genom en kompletterande åtgärd på efterfrågesidan. Nedsättningen av vägavgifterna och vägtullarna leder till sänkta driftskostnader för fordonskombinationer med mer energieffektiva släpfordon och påverkar därmed efterfrågan på dessa fordon eftersom den gynnar inköp av mer energieffektiva, och därmed dyrare släpfordon. Denna effekt beaktades även i kostnads-nyttoanalysen av översynen av lagstiftningen om koldioxidstandarder för tunga fordon.

De ändringar av direktiv 1999/62/EG som föreslås genom denna akt har ett nära samband med förslaget om en ändring av förordning (EU) 2019/1242. Direktiv 1999/62/EG kan emellertid endast ändras genom ett annat direktiv, vilket innebär att två separata akter krävs.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Den differentiering av vägavgifter och vägtullar som införs i detta förslag gäller endast mer effektiva släpfordon. Detta innebär att transportörer, leverantörer av vägtullsystem och avgiftsupptagare inte behöver registrera relevant information om andra släpfordon. Definitionen av olika släpfordonsklasser syftar till att förenkla genomförandet för de företag som har ett stort antal släpfordon.

Initiativet väntas ha smärre positiva effekter på konkurrensen eftersom differentierade vägavgifter bör medföra en något högre användning av mer effektiva släpfordon, vilket främjar innovation.

⁸ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar: Konsekvensbedömningsrapport som åtföljer förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956 (SWD(2023) 88 final).

Genom detta initiativ klargörs bestämmelserna om skyldigheten att differentiera infrastrukturavgifterna och vägavgifterna beroende på koldioxidutsläppen från motorfordon.

- **Grundläggande rättigheter**

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

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget har inga budgetkonsekvenser för unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

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

Förslaget omfattar särskilda rapporteringskrav för medlemsstaterna när det gäller differentieringen av infrastrukturavgifter och vägavgifter beroende på fordonens miljöprestanda.

- **Förklarande dokument**

Med tanke på förslagets tillämpningsområde verkar det inte motiverat eller proportionerligt att kräva förklarande dokument.

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

(a) Förslaget om ändring av direktiv 1999/62/EG innehåller följande delar:

Artikel 1.1: Artikel 2 – Definitioner

I led a i definitionen av *utsläppsfritt fordon* ska hänvisningen till definitionen av utsläppsfritt tungt fordon i förordning (EU) 2019/1242 ändras så att den i förslaget till ny definition endast avser utsläppsfria tunga motorfordon och inte släpfordon. Denna ändring säkerställer att innebörden av den nuvarande definitionen bevaras och att klassificeringen av tunga fordonskombinationer till koldioxidutsläppsklass 5, i enlighet med artikel 7ga.2, enbart grundar sig på motorfordonet.

I definitionen av *utsläppssnålt fordon* ska led b ändras för att specificera de berörda fordonsgrupperna genom att hänvisa till de som omfattas av genomförandeakter som antagits i enlighet med artikel 7ga.7. Denna ändring säkerställer att innebörden av den nuvarande definitionen bevaras och återspeglar förslaget till ny struktur i förordning (EU) 2019/1242. Baserat på det förslag som lämnades in parallellt av kommissionen kommer artikel 2.1 i den förordningen inte längre att innehålla någon definition av de undergrupper av fordon som omfattas av förordningen.

Definitionen av *kurva för minskade koldioxidutsläpp* ska ändras för att

- harmonisera terminologin med den terminologi som används i förslaget till en ny punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242,
- säkerställa dess tillämplighet efter 2030 baserat på de mål för minskning av koldioxidutsläppen som kommer att fastställas i förordning (EU) 2019/1242 (när den har ändrats i enlighet med kommissionens parallella förslag),

- säkerställa att hänvisningen till referensvärden för koldioxidutsläpp för en undergrupp tillämpas så som definieras i punkt 38,
- flytta det sista stycket, avseende möjliga justeringar av referensvärdena för koldioxidutsläpp, till artikel 7ga.1 för att säkerställa samma tillämplighetstid för alla koldioxidutsläppsklasser.

Denna ändring säkerställer att innebörden av den nuvarande definitionen bevaras, liksom dess tillämplighet efter 2030.

Definitionen av *referensvärden för koldioxidutsläpp för en fordonsgrupp* ska ändras för att definiera *referensvärden för koldioxidutsläpp* med hänvisning till både undergrupper och grupper av fordon, för att i led a klargöra att fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242 är grupperade i undergrupper och för att specificera de berörda fordonsgrupperna i led b genom att hänvisa till de som omfattas av genomförandeakter som antagits i enlighet med artikel 7ga.7. Denna ändring säkerställer att innebörden av den nuvarande definitionen bevaras.

Definitionerna av *släpfordon* och *påhängsvagn* ska läggas till för att ge rättslig klarhet när det gäller dessa specifika begrepp och för att närmare ange tillämpningsområdet för de relevanta bestämmelserna.

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

I punkt 1 i artikel 7ga ska det andra stycket ändras och det fjärde stycket utgå för att

- i det andra stycket hänvisa till differentieringen av infrastrukturavgifter och vägavgifter för alla koldioxidutsläppsklasser för alla undergrupper av fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242 och därför i det stycket införa en hänvisning till de undergrupper som kommer att omfattas så snart de föreslagna ändringarna av den förordningen har trätt i kraft och som det för närvarande hänvisas till i det fjärde stycket,
- sammanföra det nuvarande fjärde stycket med det nuvarande andra stycket,
- bevara tillämplighetstiden för differentieringen för undergrupper av fordon som för närvarande omfattas av förordning (EU) 2019/1242 genom att uttryckligen hänvisa till de undergrupperna av fordon och genom att fastställa den 13 maj 2023 som slutdatumet för den två år långa perioden efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 11.1 i den förordningen, det vill säga kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/781⁹,
- bevara tillämplighetstiden för differentieringen för undergrupper av fordon som kommer att omfattas av förordning (EU) 2019/1242 när ändringarna av den förordningen har trätt i kraft, så som fastställs i det nuvarande fjärde stycket och den nuvarande andra meningen i det tredje stycket,
- säkerställa att tillämplighetstiden för eventuella justeringar av referensvärdena för koldioxidutsläpp enligt artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/1242 är densamma för

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

koldioxidutsläppsklasserna 2, 3 och 4, så som fastställs i den nuvarande definitionen av *kurva för minskade koldioxidutsläpp*, med beaktande av de föreslagna ändringarna av artikel 11.2.

I punkt 1 ska det tredje stycket ändras för att

- specificera de berörda fordonsgrupperna genom att hänvisa till de som omfattas av genomförandeakter som antagits i enlighet med artikel 7ga.7,
- bevara tillämplighetstiden för referensvärdena för koldioxidutsläpp för undergrupper av fordon som kommer att omfattas av förordning (EU) 2019/1242 när ändringarna av den förordningen har trätt i kraft,
- klargöra att differentieringen, efter utvidgningen av tillämpningsområdet för förordning (EU) 2019/1242 till andra tunga fordon, är tillämplig på alla koldioxidutsläppsklasser.

Punkt 7 ska ändras för att bibehålla de berörda undergrupperna av fordon genom att uttryckligen hänvisa till de undergrupper av fordon som för närvarande omfattas av förordning (EU) 2019/1242.

Artikel 1.3: Artikel 7gc – Släpfordons effekt på fastställandet av en nedsättning av vägavgifterna och vägtullarna

I den nya artikel 7gc anges formerna för fastställandet av differentieringen av vägavgifter och vägtullar för fordonskombinationer beroende på släpfordons effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon. Differentieringen baseras på släpfordonens effektivitetsförhållande, så som anges i bilaga VIII. Denna bestämmelse bör ge incitament till användningen av mer effektiva släpfordon. I artikeln definieras kommissionens befogenhet att fastställa tröskelvärden för släpfordons effektivitet och en metod för äldre släpfordon som inte har tilldelats något effektivitetsförhållande.

Artikel 1.4: Artikel 7j – Uttag och betalning av vägtullar och vägavgifter

Punkt 2a ska ändras för att säkerställa att alla möjliga kostnader tas ut och betalas in på ett enhetligt sätt.

Artikel 1.5: Artikel 9d – Kommissionens befogenhet att anta delegerade akter

Artikel 9d ska ändras för att möjliggöra ändringar av den nya bilaga VIII för att fastställa tröskelvärdena för effektivitetsförhållandet eller anpassa dem till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

Artikel 1.6: Artikel 11 – Rapportering

Det befintliga led c i punkt 2 ska ändras för att inbegripa information om artikel 7gc.

Artikel 1.7:

Den nya bilaga VIII kopplas till artikel 7gc i förslaget när det gäller att fastställa differentieringen av vägavgifter och vägtullar för fordonskombinationer.

(b) Förslaget om ändring av direktiv (EU) 2019/520¹⁰ innehåller följande delar:

Artikel 2

Bilaga I ska ändras för att lägga till uppgifter om släpfordon för att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

(c) Förslaget om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG¹¹ innehåller följande delar:

Artikel 3

Bilaga I ska ändras för att ge medlemsstaterna möjlighet att lägga till släpfordonens effektivitetsförhållande och deras släpfordonsklass på registreringsbeviset.

¹⁰ 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).

¹¹ Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

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**

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 om ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar” genom införandet av obligatoriska avgifter baserade på koldioxidutsläpp, antingen genom att differentiera infrastrukturavgifterna och vägavgifterna beroende på fordonens koldioxidutsläpp eller genom att tillämpa 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 effekt på fordonskombinationens koldioxidutsläpp.
- (2) Även om ett släpfordon i sig inte kräver någon energi behöver det energi från dragfordonet för att kunna förflyttas. Optimering av släpfordonens energieffektivitet leder till en minskning av koldioxidutsläppen från konventionella fordon och en ökning av fordonens autonomi. En sådan optimering kan åstadkommas 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 effektiva släpfordon begränsas emellertid av deras högre inköpspriser och av det faktum att köpare av släpfordon hittills inte har kunnat jämföra

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

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).

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 effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon. För att ytterligare minska driftskostnaden för mer effektiva släpfordon bör regler fastställas så att släpfordonens effekt 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 bygger på koldioxidutsläpp så att de även omfattar 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. För alla släpfordon, utom sådana som är volymanpassade, bör ett effektivitetsförhållande baserat på ton-kilometer användas. 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 ett högre rullmotstånd och en större 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 mer effektivt släpfordon bör vara högre än koldioxidutsläppsklassen för själva motorfordonet, och därför ge möjlighet till en större nedsättning av vägavgifterna och vägtullarna. Den effekt 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.
- (7) Om medlemsstaten inkluderar släpfordons effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon i systemen för vägavgifter och vägtullar på sitt

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).

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 har genomgått en eftermonteringsprocess, 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 anger prestandan hos det släpfordon som är kopplat till motorfordonet på ett korrekt sätt när de utnyttjar nedsättningen av avgifter på grundval av koldioxidutsläpp måste kontrolltjänstemännen, på begäran, få tillgång till bevis på fordonskombinationens utsläppsklass, inbegripet bevis som styrker släpfordonets prestanda. Om sådana bevis inte lämnas torde medlemsstaten ha 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).

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).

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).

⁸ Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

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 ändrade lydelse genom [*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 klargöra 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.
- (12) 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) I punkt 29 ska led a ersättas med följande:
- ”a) ett tungt motorfordon som avses i artikel 3.11 a och b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 (*), eller”.
- (b) I punkt 30 ska led b ersättas med följande:
- ”b) ett tungt fordon i en fordonsgrupp som omfattas av en genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 7ga.7, med koldioxidutsläpp som är lägre än 50 % av referensvärdena för koldioxidutsläpp för fordonsgruppen och som inte är ett utsläppsfritt fordon.”
- (c) Punkt 37 ska ersättas med följande:

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).

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).

”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 ($rCO2_{sg}$) för undergruppen (sg), nämligen $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$; $RET_{sg,Y}$ fastställs i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242.”

(d) Punkt 38 ska ersättas med följande:

”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.”

(e) 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*: ett släpfordon 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.”

* 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).

** 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).”

(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 på grundval av de referensvärden för koldioxidutsläpp som offentliggjorts 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. Om referensvärdena för koldioxidutsläpp justeras i enlighet med artikel 11.2 i förordning

(EU) 2019/1242 ska de referensvärdena för koldioxidutsläpp tillämpas från och med inledningen av den efterföljande rapporteringsperioden.

Genom undantag från andra stycket, för koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5, som avses i punkt 2 i denna artikel, ska den differentieringen tillämpas på fordonsgrupper 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 angivits i enlighet med punkt 7, och differentieringen för de berörda undergrupperna av fordon ska tillämpas för alla utsläppsklasser.”

(b) 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. Fram till den 30 juni 2030 får medlemsstaterna ta hänsyn till släpfordons effekt 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 effekten.

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 bestämningen 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.

För släpfordonsklass 3 som anges i tabellen i bilaga VIII, vilken är 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, ska kommissionen 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 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, formlerna 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."

(6) 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."

(7) Texten i bilagan till det här direktivet skall 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	O	
Chassinummer/fordonets identifieringsnummer (VIN)	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Märke	O	(D.1 ⁽²⁾) t.ex. Ford, Opel, Renault
Fordonets modell	O	(D.3) t.ex. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikod	O	(J) t.ex. mopeder, motorcyklar, bilar
Euro-utsläppsklass	O	t.ex. Euro 4, Euro 6
Koldioxidutsläppsklass	V	Tillämpligt på tunga fordon
Datum för omklassificering	V	Tillämpligt på tunga fordon
Koldioxid uttryckt i g/tkm	V	Tillämpligt på tunga fordon
Volymanpassning: ja/nej	V	Tillämpligt på släpfordon
Effektivitetsförhållande – baserat på ton-kilometer (-) ...	V	Tillämpligt på släpfordon
Effektivitetsförhållande – baserat på m ³ -kilometer (-) ...	V	Tillämpligt på släpfordon
Fordonets högsta tekniskt tillåtna lastade vikt	O	
(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).”

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