



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 4.5.2023
COM(2023) 189 final

2023/0134 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, der Richtlinie 1999/37/EG des Rates und der
Richtlinie (EU) 2019/520 in Bezug auf die CO₂-Emissionsklasse von schweren
Nutzfahrzeugen mit Anhängern**

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit der Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates² wurde eine Reihe sozioökonomischer und ökologischer Herausforderungen einschließlich des Klimawandels behandelt. Konkret wurde eine CO₂-emissionsabhängige Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren sowohl für schwere Nutzfahrzeuge als auch für leichte Nutzfahrzeuge ermöglicht, um für Unternehmen Anreize zu schaffen, effizientere Fahrzeuge zu nutzen. Zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Richtlinie gab es noch keinen Rechtsrahmen für die Zertifizierung der Werte für die Auswirkungen von Anhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen. Daher konnten Anhänger nicht in die CO₂-emissionsabhängige Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren einbezogen werden.

Infolgedessen wurde die Kommission in Erwägungsgrund 31 der Richtlinie (EU) 2022/362 aufgefordert, die Auswirkungen von Anhängern und Sattelanhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen bei der Festlegung der Reduzierung von Straßenbenutzungsgebühren zu berücksichtigen, sobald rechtlich zertifizierte Werte für die Auswirkungen von Anhängern und Sattelanhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen vorliegen. Die in dem Erwägungsgrund genannte Bedingung wurde mit dem Erlass der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission³ erfüllt.

Anhänger verfügen über ein erhebliches Potenzial zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen, und nachfrageorientierte Maßnahmen zur Senkung der Betriebskosten energieeffizienterer Anhänger können Anreize für eine schnellere Einführung dieser Anhänger bieten. Ziel dieses Vorschlags ist es daher, die Regeln festzulegen, nach denen die Auswirkungen von Anhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen in Gebührenregelungen einbezogen werden, bei denen die Straßenbenutzungsgebühren abhängig vom CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs differenziert werden.

Darüber hinaus werden mit diesem Vorschlag die bestehenden Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/362 bezüglich der CO₂-emissionsabhängigen Differenzierung der Infrastruktur- und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge geändert, um der neuen Struktur der

¹ Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1).

² Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

³ Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission vom 1. August 2022 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Leistung von schweren Anhängern im Hinblick auf deren Einfluss auf die CO₂-Emissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch und die emissionsfreie Reichweite von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 (ABl. L 205 vom 5.8.2022, S. 145).

Verordnung (EU) 2019/1242 Rechnung zu tragen, die sich aus deren Überarbeitung gemäß dem Vorschlag COM(2023) 88 final⁴ ergibt.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich**

Diese Initiative ergänzt die mit der Richtlinie (EU) 2022/362 eingeführte CO₂-emissionsabhängige Maut gemäß dem Erwägungsgrund 31 der genannten Richtlinie.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der vorliegende Vorschlag ergänzt den Vorschlag COM(2023) 88 final für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242, mit dem der Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 ausgeweitet wird, um Anforderungen an die Hersteller von Anhängern in Bezug auf ihre neuen Fahrzeugflotten festzulegen, und die somit für die Angebotsseite des Straßengüterverkehrssektors gilt. Der vorliegende Vorschlag bezieht sich auf die Nachfrageseite dieses Sektors, da er Anreize für den Kauf effizienterer Anhänger durch Verkehrsunternehmen schafft. Der Vorschlag spiegelt zudem die Änderungen der Verordnung (EU) 2019/1242 in den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/362 wider, in denen auf die genannte Verordnung Bezug genommen wird.

Er trägt auch zu den Zielen des REPowerEU-Plans⁵ bei, da er die Energieeinsparungen und Energieeffizienz im Straßenverkehrssektor verbessert.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Die Richtlinie 1999/62/EG stützt sich auf die Artikel 71 und 93 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, d. h. jetzt Artikel 91 und 113 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

Die von diesem Vorschlag betroffenen Bestimmungen der Richtlinie beziehen sich auf Straßenbenutzungsgebühren für Fahrzeuge, einen Bereich, auf den Artikel 91 AEUV anwendbar ist.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die EU die Zuständigkeit für Regelungen im Verkehrsbereich mit den Mitgliedstaaten. Eine Anpassung der bestehenden Vorschriften kann jedoch nur von der EU selbst vorgenommen werden. Die Ausweitung der EU-Vorschriften auf Anhänger ist gerechtfertigt durch die Auswirkungen von Fahrzeugkombinationen auf den Klimawandel, da diese Fahrzeuge auf derselben Straßeninfrastruktur eingesetzt werden und zu den CO₂-Emissionen beitragen.

⁴ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956. Siehe Abschnitt „Kohärenz mit anderen Politikbereichen der Union“.

⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „REPowerEU-Plan“ (COM(2022) 230 final).

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen tragen nur zur Erreichung der gesteckten Ziele bei, insbesondere der konsequenten Anwendung des Verursacherprinzips und des Nutzerprinzips, und gehen nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Ziele der Union, die Treibhausgasemissionen auf kostenwirksame Weise zu reduzieren und gleichzeitig Fairness und Umweltintegrität zu gewährleisten, zu erreichen.

- **Wahl des Instruments**

Da es sich bei dem zu ändernden Rechtsakt um eine Richtlinie handelt, sollte der Änderungsrechtsakt die gleiche Form haben.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Mit der Richtlinie (EU) 2022/362 wurden verschiedene Probleme im Zusammenhang mit der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge angegangen. In den Beiträgen der Interessenträger zu der Bewertung, die dieser Richtlinie vorausging, wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrssektors zu verringern.

Mit der Richtlinie (EU) 2022/362 wurden differenzierte Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge vorgeschrieben, und den Mitgliedstaaten wurde die Möglichkeit eingeräumt, Straßenbenutzungsgebühren für leichte Nutzfahrzeuge auf der Grundlage der CO₂-Emissionen zu differenzieren. Da es zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie (EU) 2022/362 keinen Rechtsrahmen für die Zertifizierung der Werte für die Auswirkungen von Anhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen gab, wurden in der Richtlinie die Auswirkungen von Anhängern bei der Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge nicht berücksichtigt. Im Interesse der uneingeschränkten rechtlichen Kohärenz wird in Erwägungsgrund 31 der Richtlinie eine Änderung vorgeschlagen, um diese Lücke zu schließen, wozu bei der Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge die Auswirkungen von Anhängern mitberücksichtigt werden sollten.

- **Konsultation der Interessenträger**

Es wurden gezielte Konsultationsmethoden mit bestimmten Interessenträgern und Fachleuten angewandt. Es wurden neun Befragungen von Vertretern von Verkehrsministerien, Verkehrsunternehmen, zuständigen Behörden für die Fahrzeug-Compliance, Anbietern und Herstellern von Mautdiensten sowie Normungsgremien aus den Mitgliedstaaten durchgeführt.

- **Zusammenfassung der Beiträge und der Nutzung der Ergebnisse**

Die Mitberücksichtigung von Anhängern bei der CO₂-emissionsabhängigen Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren wurde von den Interessenträgern für technisch machbar erachtet. Zugleich wiesen die Interessenträger darauf hin, dass die Umsetzung möglicherweise kompliziert werden könnte und dass es Raum für Vereinfachungen und Verbesserungen gebe. Im Folgenden wird beschrieben, wie die eingegangenen Beiträge in dem Vorschlag berücksichtigt wurden.

Der mit den Interessenträgern diskutierte Vorschlagsentwurf sah vor, die Gesamt-CO₂-Emissionen von Fahrzeugkombinationen zu berechnen, indem der Wert der CO₂-Emissionen

des Kraftfahrzeugs (in Gramm je Tonnenkilometer) mit dem Effizienzverhältnis des mit ihm verbundenen Anhängers multipliziert wird. Die CO₂-Emissionsklasse der Fahrzeugkombination würde dann gemäß Artikel 7ga Absatz 2 festgelegt. Sowohl die Mitgliedstaaten als auch die Mautdiensteanbieter fanden dieses Verfahren jedoch nicht unproblematisch. Die Verkehrsministerien der Mitgliedstaaten wiesen auf mögliche Inkonsistenzen mit ihrer Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/362 hin. Um die CO₂-emissionsabhängige Differenzierung in diesen Mitgliedstaaten umzusetzen, speichert das Bordgerät⁶ die CO₂-Emissionsklasse des Kraftfahrzeugs; es besteht keine Verpflichtung, die CO₂-Emissionen in Gramm je Tonnenkilometer zu speichern. Die Mautdiensteanbieter verwiesen darauf, dass für die betreffende Berechnung das Effizienzverhältnis jedes einzelnen Anhängers, der gewöhnlich mit dem Kraftfahrzeug verbunden wird, im Bordgerät gespeichert werden müsste. Der Fahrer müsste dann den auf einer bestimmten Fahrt genutzten Anhänger aus einer Liste auswählen. Eine solche Liste könnte bei Unternehmen mit großen Fuhrparks allerdings sehr lang sein. In Anbetracht dessen, so die Mautdiensteanbieter, müsse die Schnittstelle des Bordgeräts unbedingt einfach gehalten werden, um das Risiko von benutzerseitigen Fehlinterpretationen oder Irrtümern zu verringern. Gleichzeitig informierten die Mautdiensteanbieter darüber, dass es bereits Bordgeräte mit ähnlichen Funktionen gebe, z. B. die Möglichkeit für den Fahrer, die Anzahl der Achsen und das Gewicht der Fahrzeugkombination auszuwählen. Ähnliche Anmerkungen bezüglich der erforderlichen Einfachheit des Verfahrens und des Risikos einer zusätzlichen Belastung wurden von den Verkehrsunternehmen vorgebracht.

Angesichts der vorstehend genannten Punkte werden in diesem Vorschlag in einem neuen Anhang der Richtlinie drei Anhängerklassen definiert, die auf Schwellenwerten für das Effizienzverhältnis basieren. Für jede Anhängerklasse wird festgelegt, inwieweit die CO₂-Emissionsklasse des Kraftfahrzeugs beeinflusst wird, woraus schließlich die CO₂-Emissionsklasse der Fahrzeugkombination resultiert. Durch diese Änderung wird der vorliegende Vorschlag konsistenter mit der laufenden Umsetzung der durch die Richtlinie (EU) 2022/362 eingeführten CO₂-emissionsabhängigen Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren. Eine Berechnung wie in dem Vorschlagsentwurf, der mit den Interessenträgern erörtert wurde, ist nicht erforderlich, und dementsprechend müssen auch die CO₂-Emissionen des Kraftfahrzeugs nicht in Gramm pro Tonnenkilometer im Bordgerät gespeichert werden. Auch ist es nicht erforderlich, dass im Bordgerät eines Kraftfahrzeugs das Effizienzverhältnis jedes einzelnen Anhängers, der normalerweise mit dem Kraftfahrzeug verwendet wird, gespeichert ist. Somit müsste auch der Fahrer einer Fahrzeugkombination keinen Wert aus einer Liste von Anhängern auswählen, sondern nur die Klasse des Anhängers, was zu einer Vereinfachung der Schnittstelle des Bordgeräts und der neuen Funktion führen würde.

Um das benutzerseitige Risiko von Fehlinterpretationen oder Irrtümern zu verringern, schlugen die Mautdiensteanbieter außerdem vor, die Parameter der Anhänger elektronisch an das Bordgerät des Kraftfahrzeugs zu übermitteln und dazu das bordeigene Wiegesystem der Anhänger zu verwenden. Dieser Vorschlag wird aus zwei Gründen nicht weiterverfolgt. Erstens ist die Verwendung bordeigener Wiegesysteme eine der in Artikel 10d der

⁶ Eine Bestimmung des Begriffs „Bordgerät“ enthält Artikel 2 Nummer 11 der Richtlinie (EU) 2019/520: „[Der Ausdruck] ‚Bordgerät‘ (on-board equipment, OBE) [bezeichnet] sämtliche Hardware- und Softwarekomponenten, die als Teil des Mautdienstes zu verwenden sind und für die Erhebung, Speicherung und Verarbeitung sowie den Fernempfang und die Fernübertragung von Daten in einem Fahrzeug eingebaut sind oder mitgeführt werden; dabei kann es sich um eigenständige oder in das Fahrzeug eingebaute Geräte handeln;“

Richtlinie 96/53/EG des Rates⁷ genannten Optionen, von der bisher kein Mitgliedstaat Gebrauch gemacht hat, was bedeutet, dass bordeigene Wiegesysteme nicht in großem Umfang eingesetzt werden. Zweitens teilten die von der Kommission konsultierten europäischen Normungsorganisationen CEN und ETSI mit, dass die Kommunikation zwischen Bordgeräten für Mautzwecke und bordeigenen Wiegesystemen zwar technisch möglich sei, von den geltenden Normen jedoch nicht abgedeckt und von keinem der derzeit auf dem Markt befindlichen Geräte unterstützt werde.

Die Verkehrsministerien der Mitgliedstaaten äußerten Bedenken hinsichtlich der Durchsetzung. In diesem Zusammenhang wird in diesem Vorschlag Artikel 7j dahin gehend geändert, dass ein Fahrer oder, falls zutreffend, das Verkehrsunternehmen oder der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) verpflichtet wird, den mit der Durchsetzung betrauten Beamten Nachweise zu den Anhängermerkmalen vorzulegen. Eine mögliche Komplikation in Bezug auf aerodynamische Luftleiteinrichtungen besteht darin, dass diese Einrichtungen relativ leicht von einem Anhänger entfernt werden können. Um sicherzustellen, dass die Effizienz eines Anhängers mit der des typgenehmigten Fahrzeugs übereinstimmt und nicht aufgrund von Änderungen an den aerodynamischen Luftleiteinrichtungen davon abweicht, muss der Anhänger gemäß Anhang V Anlage 3 Nummern 1.8 und 1.9 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission an der Front mit einem Etikett versehen sein, das eine Liste der aerodynamischen Luftleiteinrichtungen enthält, die an diesem Anhänger angebracht sind.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Zur quantitativen Bewertung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen wurde die nachfolgend genannte Folgenabschätzung basierend auf Analysen anhand des PRIMES- und des DIONE-Modells der JRC sowie auf Analysen eines externen Auftragnehmers erstellt.

Daten zur Überwachung der Treibhausgasemissionen und zu anderen Merkmalen der Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge wurden den jährlichen Überwachungsdaten entnommen, die gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 von Mitgliedstaaten und Herstellern gemeldet und von der Europäischen Umweltagentur (EUA) erfasst werden.

- **Folgenabschätzung**

Die Initiative wird unterstützt durch die Folgenabschätzung, die für die Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ durchgeführt wurde und nach einer erneuten Vorlage am 6. Dezember 2022 eine befürwortende Stellungnahme vom Ausschuss für Regulierungskontrolle erhalten hat. In der Folgenabschätzung kam man zu dem Schluss, dass bei der Energieeffizienz von Anhängern ein beträchtliches Verbesserungspotenzial besteht und dass entsprechende Maßnahmen einen kosteneffizienten Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge leisten würden. Die wirtschaftlichen Nettoeinsparungen für ein Unternehmen reichen über die

⁷ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

⁸ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen: Folgenabschätzung zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (SWD(2023) 88 final).

Fahrzeuglebensdauer hinweg von knapp 11 500 EUR bei Deichselanhängern für Kühlgut bis zu über 42 500 EUR für einen durchschnittlichen Sattelanhänger mit Kofferaufbau.

Daher wird in dieser Überarbeitung ein verbindliches Ziel zur Verbesserung der Energieeffizienz für die Flotte neuer Anhänger vorgesehen, das sich an die Hersteller richtet und somit eine angebotsorientierte Maßnahme ist. Wie auch bei den Kraftfahrzeugen wäre eine ergänzende nachfrageorientierte Maßnahme eine große Unterstützung dieser angebotsorientierten Maßnahme. Die Senkung der Straßenbenutzungsgebühren und damit der Betriebskosten von Fahrzeugkombinationen mit energieeffizienteren Anhängern wirkt sich auf die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen aus, da sie den Kauf von energieeffizienteren und damit teureren Anhängern fördert. Dieser Effekt wurde auch in der Kosten-Nutzen-Analyse der Überarbeitung der Rechtsvorschriften zu CO₂-Normen für schwere Nutzfahrzeuge berücksichtigt.

Die in diesem Rechtsakt vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinie 1999/62/EG stehen in engem Zusammenhang mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242. Die Richtlinie 1999/62/EG kann jedoch nur durch eine andere Richtlinie geändert werden, weshalb zwei getrennte Rechtsakte erforderlich sind.

- **Effizienz und Vereinfachung der Rechtsetzung**

Die in diesem Vorschlag vorgesehene Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren gilt nur für effizientere Anhänger. Das bedeutet, dass Straßenbetreiber, Mautdiensteanbieter und Mauterheber die einschlägigen Informationen zu anderen Anhängern nicht registrieren müssen. Die Definition der Anhängerklassen soll die Umsetzung für Unternehmen mit einer großen Anzahl von Anhängern vereinfachen.

Es wird davon ausgegangen, dass die Initiative sich leicht positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit auswirken wird, weil eine emissionsabhängige Gebührenerhebung zu einem etwas höheren Einsatz effizienterer Anhänger führen und dadurch Innovationen vorantreiben dürfte.

Mit dieser Initiative werden die Bestimmungen einer verpflichtenden Differenzierung der Infrastruktur- und Benutzungsgebühren nach dem CO₂-Ausstoß von Kraftfahrzeugen präzisiert.

- **Grundrechte**

Die vorgeschlagene Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Der Vorschlag enthält spezifische Berichtspflichten für die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Differenzierung der Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren entsprechend der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen.

- **Erläuternde Dokumente**

Angesichts des Anwendungsbereichs des Vorschlags erscheint es nicht gerechtfertigt oder verhältnismäßig, erläuternde Dokumente zu verlangen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

a) Der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG enthält folgende Elemente:

Artikel 1 Nummer 1: Artikel 2 – Begriffsbestimmungen

In Buchstabe a der Begriffsbestimmung für „emissionsfreies Fahrzeug“ wird der Verweis auf die Definition für „emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge“ in der Verordnung (EU) 2019/1242 geändert, sodass sich der Begriff ausschließlich auf emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge in der vorgeschlagenen neuen Definition und nicht auf Anhänger bezieht. Mit dieser Änderung wird sichergestellt, dass die Bedeutung der derzeitigen Definition erhalten bleibt und dass die Einstufung von Lastkraftwagenkombinationen in die CO₂-Emissionsklasse 5 im Einklang mit Artikel 7ga Absatz 2 ausschließlich auf das Kraftfahrzeug bezogen ist.

In der Definition des Begriffs „emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug“ wird Buchstabe b dahin gehend geändert, dass die betroffenen Fahrzeuggruppen präzisiert werden, indem auf diejenigen Fahrzeuggruppen verwiesen wird, die unter gemäß Artikel 7ga Absatz 7 erlassene Durchführungsrechtsakte fallen. Mit dieser Änderung wird sichergestellt, dass die Bedeutung der derzeitigen Definition erhalten bleibt und der neuen Struktur in dem Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 entspricht. Basierend auf diesem parallel von der Kommission vorgelegten Vorschlag werden in Artikel 2 Absatz 1 der genannten Verordnung nämlich die Fahrzeuguntergruppen, die unter die Verordnung fallen, nicht mehr festgelegt.

Die Definition des Begriffs „Emissionsreduktionskurve“ wird geändert, um

- die Terminologie mit jener zu harmonisieren, die in dem neu vorgeschlagenen Wortlaut von Anhang I Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2019/1242 verwendet wird;
- seine Anwendbarkeit nach 2030 auf der Grundlage der CO₂-Emissionsreduktionsziele sicherzustellen, die in der Verordnung (EU) 2019/1242 (nach der Änderung gemäß dem parallelen Vorschlag der Kommission) festgelegt werden;
- sicherzustellen, dass die Bezugnahme auf einen Bezugswert für CO₂-Emissionen einer Untergruppe gemäß der Begriffsbestimmung in Nummer 38 anwendbar ist;
- den letzten Abschnitt, der mögliche Anpassungen der CO₂-Referenzwerte betrifft, in Artikel 7ga Absatz 1 zu verschieben, um sicherzustellen, dass alle CO₂-Emissionsklassen zum gleichen Zeitpunkt anwendbar sind.

Mit dieser Änderung wird sichergestellt, dass die Bedeutung der derzeitigen Begriffsbestimmung ebenso erhalten bleibt wie ihre Anwendbarkeit nach 2030.

Die Begriffsbestimmung von „Bezugswert für CO₂-Emissionen einer Fahrzeuggruppe“ wird geändert, um den Begriff „Bezugswert für CO₂-Emissionen“ zu definieren, der sich sowohl auf Fahrzeuguntergruppen als auch auf Fahrzeuggruppen bezieht, um in Buchstabe a klarzustellen, dass Fahrzeuge, die unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, in Untergruppen zusammengefasst sind, und um die betreffenden Fahrzeuggruppen unter

Buchstabe b zu präzisieren, indem auf diejenigen Fahrzeuggruppen verwiesen wird, die unter gemäß Artikel 7ga Absatz 7 erlassene Durchführungsrechtsakte fallen. Mit dieser Änderung wird sichergestellt, dass die Bedeutung der derzeitigen Definition erhalten bleibt.

Die Begriffsbestimmungen für „Anhänger“ und „Sattelanhänger“ werden hinzugefügt, um Rechtsklarheit in Bezug auf diese spezifischen Begriffe zu schaffen und den Anwendungsbereich der einschlägigen Bestimmungen genauer einzugrenzen.

Artikel 1 Nummer 2: Artikel 7ga – Differenzierung der Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge

In Artikel 7ga Absatz 1 werden die Unterabsätze 2 und 4 geändert bzw. gestrichen, um

- in Unterabsatz 2 die Differenzierung von Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren für sämtliche CO₂-Emissionsklassen aller unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallenden Fahrzeuguntergruppen zu erfassen und daher in diesem Unterabsatz auch auf jene Untergruppen zu verweisen, die unter diese Regelung fallen, sobald die vorgeschlagenen Änderungen der genannten Verordnung in Kraft treten, und die derzeit in Unterabsatz 4 genannt sind;
- den derzeitigen Unterabsatz 4 mit dem derzeitigen Unterabsatz 2 zusammenzuführen;
- den Zeitpunkt der Anwendbarkeit der Differenzierung für Fahrzeuguntergruppen, die derzeit unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, aufrechtzuerhalten, indem ausdrücklich auf diese Fahrzeuguntergruppen Bezug genommen wird und indem der 13. Mai 2023 als Enddatum des Zweijahreszeitraums nach der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen in dem gemäß Artikel 11 Absatz 1 der genannten Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt, nämlich im Durchführungsbeschluss (EU) 2021/781 der Kommission⁹, angegeben wird;
- den Zeitpunkt der Anwendbarkeit der Differenzierung für Fahrzeuguntergruppen aufrechtzuerhalten, die unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen werden, sobald die Änderungen an der genannten Verordnung in Kraft treten, wie im derzeitigen Unterabsatz 4 und im derzeitigen Unterabsatz 3 Satz 2 vorgesehen;
- sicherzustellen, dass der Zeitpunkt der Anwendbarkeit möglicher Anpassungen der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 für die CO₂-Emissionsklassen 2, 3 und 4 der gleiche ist, entsprechend der derzeitigen Definition für „Emissionsreduktionskurve“, unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Änderungen an Artikel 11 Absatz 2.

In Absatz 1 wird Unterabsatz 3 geändert, um

- die betroffenen Fahrzeuggruppen einzugrenzen, indem auf diejenigen Fahrzeuggruppen verwiesen wird, die unter gemäß Artikel 7ga Absatz 7 erlassene Durchführungsrechtsakte fallen;

⁹ Durchführungsbeschluss (EU) 2021/781 der Kommission vom 10. Mai 2021 über die Veröffentlichung einer Liste mit bestimmten CO₂-Emissionswerten je Hersteller sowie der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller in der Union zugelassenen neuen schweren Nutzfahrzeuge und der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates für den Berichtszeitraum des Jahres 2019 (ABl. L 167 vom 12.5.2021, S. 47).

- den Zeitpunkt der Anwendbarkeit der Bezugswerte für CO₂-Emissionen von Fahrzeuguntergruppen beizubehalten, die unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, sobald die Änderungen der genannten Verordnung in Kraft treten;
- klarzustellen, dass nach der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EU) 2019/1242 auf andere schwere Nutzfahrzeuge die Differenzierung für alle CO₂-Emissionsklassen gilt.

Absatz 7 wird geändert, um die betroffenen Fahrzeuguntergruppen beizubehalten, indem ausdrücklich auf die Fahrzeuguntergruppen verwiesen wird, die derzeit unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen.

Artikel 1 Nummer 3: Artikel 7gc – Auswirkungen von Anhängern auf die Festsetzung der Ermäßigung von Straßenbenutzungsgebühren

In dem neuen Artikel 7gc sind die Modalitäten der Festsetzung differenzierter Straßenbenutzungsgebühren für Fahrzeugkombinationen in Abhängigkeit von den Auswirkungen von Anhängern auf den CO₂-Ausstoß von Lastkraftwagenkombinationen festgelegt. Die Differenzierung basiert auf dem Effizienzverhältnis der Anhänger entsprechend Anhang VIII. Mit dieser Bestimmung sollen Anreize für den Einsatz effizienterer Anhänger geschaffen werden. In diesem Artikel wird die Befugnis der Kommission definiert, Schwellenwerte für die Effizienz von Anhängern und eine Methodik für ältere Anhänger festzulegen, denen kein Effizienzverhältnis zugeordnet ist.

Artikel 1 Nummer 4: Artikel 7j – Erhebung und Bezahlung von Maut- und Benutzungsgebühren

Absatz 2a wird geändert, um sicherzustellen, dass alle eventuellen Gebührenbestandteile in kohärenter Weise erhoben und entrichtet werden.

Artikel 1 Nummer 5: Artikel 9d – Befugnis der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte

Artikel 9d wird geändert, damit es möglich ist, den neuen Anhang VIII zu ändern, wenn die Schwellenwerte für das Effizienzverhältnis festzulegen oder an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen sind.

Artikel 1 Nummer 6: Artikel 11 – Berichterstattung

Der bestehende Absatz 2 Buchstabe c wird geändert, um Informationen zu Artikel 7gc aufzunehmen.

Artikel 1 Nummer 7

Der neue Anhang VIII ist mit dem vorgeschlagenen Artikel 7gc verbunden, der die Festlegung der differenzierten Straßenbenutzungsgebühren für Fahrzeugkombinationen betrifft.

- b) Der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie (EU) 2019/520¹⁰ enthält folgende Elemente:

Artikel 2

Anhang I wird geändert, um anhängerbezugene Informationen zu ergänzen, um den grenzüberschreitenden Informationsaustausch über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union zu erleichtern.

- c) Der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates¹¹ enthält folgendes Element:

Artikel 3

Anhang I wird geändert, um den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, das Effizienzverhältnis von Anhängern und deren Anhängerklasse in die Zulassungsbescheinigung für das Fahrzeug aufzunehmen.

¹⁰ Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45).

¹¹ Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, der Richtlinie 1999/37/EG des Rates und der Richtlinie (EU) 2019/520 in Bezug auf die CO₂-Emissionsklasse von schweren Nutzfahrzeugen mit Anhängern

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Annahme der Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates³ wurden das Verursacherprinzip („der Verursacher zahlt“) und das Nutzerprinzip („der Nutzer zahlt“) gestärkt, indem obligatorische Gebühren auf der Grundlage der CO₂-Emissionen eingeführt wurden, entweder durch Differenzierung der Infrastruktur- und Benutzungsgebühren in Abhängigkeit vom CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs oder durch die Erhebung einer Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten. Derzeit werden die Straßenbenutzungsgebühren für Fahrzeugkombinationen, die aus einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger bestehen, nach den CO₂-Emissionen des Kraftfahrzeugs differenziert, unabhängig von den Merkmalen des verbundenen Anhängers, insbesondere seinen Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen der Fahrzeugkombination.
- (2) Ein Anhänger verbraucht zwar selbst keine Energie, benötigt jedoch Energie aus dem Zugfahrzeug, um bewegt zu werden. Die Optimierung der Energieeffizienz von Anhängern führt zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen konventioneller Fahrzeuge und zu einer größeren Autonomie der Fahrzeuge. Eine solche Optimierung von Anhängern ist möglich durch Verbesserung der Aerodynamik, des Rollwiderstands und des Gewichts. Im Vergleich zu einem Referenzanhänger des Jahres 2020 beträgt das Energiesparpotenzial rund 7,5 % bei Deichselanhängern und

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1).

15 % bei Sattelanhängern. Daher könnten Anhänger eine wichtige Rolle bei der Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs spielen. Die Marktakzeptanz effizienterer Anhänger wird jedoch dadurch behindert, dass sie teurer sind und dass die Käufer bisher nicht in der Lage waren, verschiedene Anhänger hinsichtlich ihrer Energieeffizienz miteinander zu vergleichen. Das Angebot energieeffizienter Anhänger auf dem Markt ist daher begrenzt. Aerodynamische Luftleiteinrichtungen sind bereits auf dem Markt verfügbar und werden künftig noch stärker verfügbar sein, aber sie werden in der derzeitigen Flotte der Union nicht häufig verwendet.

- (3) In der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission⁴ wurden rechtlich zertifizierte Werte für die Auswirkungen von Anhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen bestimmt. Um die Betriebskosten effizienterer Anhänger weiter zu senken, sollten Vorschriften formuliert werden, nach denen die Auswirkungen von Anhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen in Straßenbenutzungsgebührenordnungen einzubeziehen sind, in denen nach CO₂-Ausstoß differenziert wird. Da Kraftfahrzeuge mit verschiedenen Anhängern verbunden werden können, sollte die Einbeziehung von Anhängern in eine CO₂-emissionsabhängige Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren auf der Grundlage des tatsächlich verwendeten Anhängers erfolgen.
- (4) Die Ausweitung der CO₂-abhängigen Gebührenerhebung auf Anhänger sollte für Anhänger gelten, die unter die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 fallen. Die Emissionsreduktionsleistung von Anhängern kann je nach ihren technischen Parametern unterschiedlich sein. Zur Bewertung der Energieeffizienzleistung eines bestimmten Anhängers wird sein Potenzial zur CO₂-Reduzierung mit der eines Referenzanhängers verglichen, der hinsichtlich der Achsenkonfiguration, der höchstzulässigen Achslast und der Fahrgestellkonfiguration ähnlich ist. Das Verhältnis zwischen dem Wert des bestimmten Anhängers und dem des Referenzanhängers ist in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 als Effizienzverhältnis definiert. Effizientere Anhänger haben ein Effizienzverhältnis von < 1 .
- (5) Die Berechnung des Effizienzverhältnisses kann kilometerabhängig, tonnenkilometerabhängig oder m³-kilometerabhängig erfolgen. Für alle Anhänger mit Ausnahme volumenorientierter Anhänger sollte das tonnenkilometerabhängige Effizienzverhältnis verwendet werden. Volumenorientierte Anhänger sind in erster Linie für die Beförderung voluminöser Güter ausgelegt. Für volumenorientierte Anhänger kann das tonnenkilometerabhängige Effizienzverhältnis nicht zur Anwendung kommen, da diese Anhänger einen höheren Rollwiderstand und eine höhere Masse besitzen als andere Anhänger. Bei volumenorientierten Anhängern sollte stattdessen das m³-kilometerabhängige Effizienzverhältnis verwendet werden.
- (6) Die CO₂-Emissionsklasse einer Fahrzeugkombination mit einem effizienteren Anhänger sollte höher sein als die CO₂-Emissionsklasse des Kraftfahrzeugs allein, sodass eine stärkere Ermäßigung der Straßenbenutzungsgebühren in Anspruch genommen kann. Bei der Ermittlung, inwieweit sich das CO₂-Emissionsreduktionspotenzial eines Anhängers auf die CO₂-Emissionsklasse einer

⁴ Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission vom 1. August 2022 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Leistung von schweren Anhängern im Hinblick auf deren Einfluss auf die CO₂-Emissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch und die emissionsfreie Reichweite von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 (ABl. L 205 vom 5.8.2022, S. 145).

Fahrzeugkombination auswirkt, sollte ein Vergleich zwischen dem Effizienzverhältnis des spezifischen Anhängers mit den in dieser Richtlinie angegebenen Schwellenwerten für das Effizienzverhältnis zugrunde gelegt werden. Für Sattelanhänger und andere Anhänger sind unterschiedliche Schwellenwerte vorgesehen, da sie ein unterschiedliches Potenzial aufweisen, den CO₂-Ausstoß auf kosteneffiziente Weise zu reduzieren.

- (7) Wenn ein Mitgliedstaat die Auswirkungen von Anhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen in seinem Hoheitsgebiet in Gebührensysteme für die Straßenbenutzung einbezieht und besondere Gebühren für Fahrzeugkombinationen erhebt, die von den in der Richtlinie 96/53/EG des Rates⁵ festgelegten höchstzulässigen Gewichten und/oder Abmessungen abweichen, sollte es diesem Mitgliedstaat gestattet sein, die Straßenbenutzungsgebühren für solche Fahrzeugkombinationen zu ermäßigen, wenn mindestens ein effizienterer Anhänger verwendet wird.
- (8) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, Anhang VIII der Richtlinie 1999/62/EG im Wege delegierter Rechtsakte zu ändern, um die darin festgelegten Schwellenwerte für das Effizienzverhältnis zu definieren oder anzupassen, und eine Methode für die Anhängerklassenzuordnung nachgerüsteter Anhänger festzulegen, insbesondere solcher, denen kein Effizienzverhältnis gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 zugeordnet wurde. Die Schwellenwerte für das Effizienzverhältnis sollten festgelegt werden, sobald Daten über die Effizienz von Anhängern gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ mindestens ein Jahr lang erfasst worden sind. Die Werte sollten an der durchschnittlichen Effizienz der Anhängerflotte zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Bezugswerte für die CO₂-Emissionen der betreffenden Fahrzeuge und am Effizienzsteigerungspotenzial der Anhänger ausgerichtet sein. Sie sollten in der Folge angepasst werden, um dem technischen Fortschritt und der zunehmenden Verbreitung neuer Technologien, wie z. B. Anhängern mit Antriebsachsen, Rechnung zu tragen. Bei der Festlegung eines Verfahrens für nachgerüstete Anhänger sollte der Einbau von Einrichtungen zur Verbesserung ihrer Energieeffizienz, wie etwa aerodynamischer Luftleiteinrichtungen, berücksichtigt werden, die anlässlich der regelmäßigen technischen Überwachung überprüft werden können und in der Prüfbescheinigung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ gemeldet werden sollten.
- (9) Um sicherzustellen, dass die Fahrer die Emissionsreduktionsleistung des mit dem Kraftfahrzeug verbundenen Anhängers korrekt angeben, wenn sie die CO₂-emissionsabhängige Gebührenermäßigung in Anspruch nehmen, ist es erforderlich, dass den mit der Durchsetzung betrauten Beamten auf Verlangen ein Nachweis über die Emissionsklasse der Fahrzeugkombination, d. h. ein Nachweis über die

⁵ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

⁶ Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1).

⁷ Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).

Emissionsreduktionsleistung des Anhängers, vorgelegt wird. Wird ein solcher Nachweis nicht erbracht, sollte der betreffende Mitgliedstaat berechtigt sein, Gebühren allein auf der Grundlage der Emissionsklasse des Kraftfahrzeugs zu erheben.

- (10) Um eine kohärente Anwendung der CO₂-emissionsabhängigen Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren zu gewährleisten, muss die Richtlinie 1999/37/EG des Rates⁸ dahin gehend geändert werden, dass das Effizienzverhältnis eines Anhängers in dessen Zulassungsbescheinigung einzutragen ist, falls es in seiner Übereinstimmungsbescheinigung oder in seinem Einzelgenehmigungsbogen angegeben ist. Es muss sichergestellt werden, dass Daten über die Effizienz von Anhängern für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ zur Verfügung stehen.
- (11) Darüber hinaus ist es angezeigt, die Richtlinie 1999/62/EG zu ändern, um der neuen Struktur der Verordnung (EU) 2019/1242 in der durch [*Quellenangabe ergänzen, sobald bekannt*] geänderten Fassung Rechnung zu tragen. Die erforderlichen Änderungen zielen darauf ab, die derzeitigen Begriffsbestimmungen für „emissionsfreies Fahrzeug“, „emissionsarmes Fahrzeug“, „Bezugswert für CO₂-Emissionen“ und „Emissionsreduktionskurve“ beizubehalten und den letzteren Begriff zu aktualisieren, um seine Anwendbarkeit in der Zeit nach 2030 mit der oben genannten Verordnung zu harmonisieren. Bei diesen Änderungen sollte auch die Verpflichtung zur Differenzierung der Infrastruktur- und Benutzungsgebühren sowie der Zeitpunkt, ab dem diese gilt, beibehalten werden. In Bezug auf Fahrzeuguntergruppen, die bereits unter die Verordnung fallen, sollte in diesen Änderungen insbesondere klargestellt werden, dass diese Verpflichtung ab dem 13. Mai 2023 anwendbar ist, d. h. zwei Jahre nach dem Datum der Veröffentlichung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2021/781 der Kommission¹⁰, in dem Bezugswerte für CO₂-Emissionen für diese Fahrzeuguntergruppen festgelegt sind. Um die rechtzeitige Annahme dieser Änderungen im Hinblick auf das Datum des Inkrafttretens der Änderungen der Verordnung (EU) 2019/1242 zu gewährleisten, sollte eine einjährige Frist für die Umsetzung in nationales Recht festgelegt werden.
- (12) Die Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 sollten daher entsprechend geändert werden —

⁸ Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

⁹ Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45).

¹⁰ Durchführungsbeschluss (EU) 2021/781 der Kommission vom 10. Mai 2021 über die Veröffentlichung einer Liste mit bestimmten CO₂-Emissionswerten je Hersteller sowie der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller in der Union zugelassenen neuen schweren Nutzfahrzeuge und der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates für den Berichtszeitraum des Jahres 2019 (ABl. L 167 vom 12.5.2021, S. 47).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 1999/62/EG

Die Richtlinie 1999/62/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 29 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) schwere Nutzfahrzeuge im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates(*); oder“

b) Nummer 30 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) schwere Nutzfahrzeuge aus einer Fahrzeuggruppe, die in den Geltungsbereich eines gemäß Artikel 7ga Absatz 7 erlassenen Durchführungsrechtsakts fällt, deren CO₂-Emissionen weniger als 50 % des Bezugswerts für CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuggruppe betragen und die keine emissionsfreien Fahrzeuge sind;“

c) Nummer 37 erhält folgende Fassung:

„37. ‚Emissionsreduktionskurve‘ für die Fahrzeuguntergruppe (sg) und den Berichtszeitraum des Jahres Y, d. h. $ET_{sg,Y}$, das Produkt aus dem jährlichen CO₂-Emissionsreduktionsfaktor ($RET_{sg,Y}$) und dem Bezugswert für CO₂-Emissionen ($rCO_{2,sg}$) der Untergruppe (sg), nämlich $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2,sg}$; $RET_{sg,Y}$ wird bestimmt gemäß Anhang I Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2019/1242;“

d) Nummer 38 erhält folgende Fassung:

„38. ‚Bezugswert für CO₂-Emissionen‘:

a) für Fahrzeuguntergruppen, die unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, den gemäß der Formel in Anhang I Nummer 3 dieser Verordnung bestimmten Wert;

b) für eine Fahrzeuggruppe, die in den Geltungsbereich eines gemäß Artikel 7ga Absatz 7 erlassenen Durchführungsrechtsakts fällt, den darin angegebenen Bezugswert für CO₂-Emissionen, entsprechend dem Durchschnittswert aller CO₂-Emissionen von Fahrzeugen dieser Fahrzeuggruppe, die gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾ für den ersten Berichtszeitraum gemeldet wurden; dieser Zeitraum beginnt nach dem Tag, an dem die Zulassung, der Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen dieser Fahrzeuggruppe, die nicht den in Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400 genannten Anforderungen entsprechen, gemäß Artikel 24 der Verordnung (EU) 2017/2400 verboten wird;“

- e) Die folgenden Nummern werden angefügt:

„42. ‚Anhänger‘ einen Anhänger im Sinne von Artikel 3 Nummer 17 der Verordnung (EU) 2018/858, der in den Geltungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission** fällt;

43. ‚Sattelanhänger‘ einen Anhänger, der der Begriffsbestimmung für einen Sattelanhänger in Artikel 3 Nummer 33 der Verordnung (EU) 2018/858 entspricht und in den Geltungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission fällt.

* Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

** Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission vom 1. August 2022 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Leistung von schweren Anhängern im Hinblick auf deren Einfluss auf die CO₂-Emissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch und die emissionsfreie Reichweite von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 (ABl. L 205 vom 5.8.2022, S. 145).“

2. Artikel 7ga wird wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 1 werden die Unterabsätze 2, 3 und 4 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Die Mitgliedstaaten wenden diese Differenzierung für die Fahrzeuguntergruppen, die unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, auf der Grundlage der gemäß Artikel 11 Absatz 1 dieser Verordnung veröffentlichten Bezugswerte für CO₂-Emissionen an. Für die Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH wenden die Mitgliedstaaten diese Differenzierung jedoch spätestens am 13. Mai 2023 an. Werden die Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 angepasst, so gelten diese Bezugswerte für CO₂-Emissionen ab dem Beginn des folgenden Berichtszeitraums.

Abweichend von Unterabsatz 2 ist bezüglich der in Absatz 2 dieses Artikels genannten CO₂-Emissionsklassen 1, 4 und 5 für Fahrzeuggruppen, die unter gemäß Absatz 7 erlassene Durchführungsrechtsakte fallen, die Differenzierung spätestens zwei Jahre nach dem Erlass dieser Durchführungsrechtsakte anwendbar. Die Differenzierung basiert auf den dort angegebenen Bezugswerten für CO₂-Emissionen und gilt, bis die Bezugswerte für CO₂-Emissionen für die betreffenden Fahrzeuguntergruppen gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 veröffentlicht sind. Ab der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 wenden die Mitgliedstaaten diese Bezugswerte für CO₂-Emissionen anstelle der in Absatz 7 genannten Werte an, und die Differenzierung für die betreffenden Fahrzeuguntergruppen wird für alle Emissionsklassen angewendet.“

- b) Absatz 7 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um für die Fahrzeuggruppen außer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH die Bezugswerte für CO₂-Emissionen festzulegen.“

3. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 7gc

(1) Bis zum 30. Juni 2030 können die Mitgliedstaaten bei der Anwendung von Artikel 7ga die Auswirkungen von Anhängern auf die CO₂-Emissionen einer Kombination mit einem Kraftfahrzeug berücksichtigen. Ab dem 1. Juli 2030 müssen sie diese Auswirkungen berücksichtigen.

Wendet ein Mitgliedstaat Unterabsatz 1 an, so wird die CO₂-Emissionsklasse der Fahrzeugkombination gemäß Artikel 7ga Absatz 2 von der Anhängerklasse des gezogenen Anhängers gemäß Anhang VIII beeinflusst.

(2) Wendet ein Mitgliedstaat Absatz 1 an und erhebt er gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a besondere Gebühren für Fahrzeugkombinationen, die von den in Anhang I der Richtlinie 96/53/EG des Rates* festgelegten höchstzulässigen Gewichten und/oder Abmessungen abweichen, so kann er im Einklang mit Artikel 4 Absatz 4 der genannten Richtlinie die Straßenbenutzungsgebühren für solche Fahrzeugkombinationen ermäßigen, wenn mindestens ein Anhänger verwendet wird, dem gemäß Anhang VIII der vorliegenden Richtlinie eine Anhängerklasse zugeordnet ist.

Der Betrag der Ermäßigung der Straßenbenutzungsgebühren kann jenem entsprechen, der für Fahrzeugkombinationen gewährt wird, die nicht von den höchstzulässigen Gewichten und/oder Abmessungen abweichen.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9d einen delegierten Rechtsakt zur Änderung von Anhang VIII zu erlassen, um die darin festgelegten Schwellenwerte für das Effizienzverhältnis festzulegen oder an den technischen Fortschritt anzupassen. Am Anfang müssen diese Schwellenwerte auf der durchschnittlichen Effizienz der Anhängerflotte zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen der betreffenden Fahrzeuge und auf dem Effizienzsteigerungspotenzial der Anhänger beruhen, wobei die unterschiedlichen Potenziale von Sattelanhängern und anderen Anhängern zu berücksichtigen sind.

Für die Anhängerklassen 1 und 2 gemäß der Tabelle in Anhang VIII erlässt die Kommission spätestens ein Jahr nach der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen von Anhängern gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 einen delegierten Rechtsakt zur Festlegung der Schwellenwerte für das Effizienzverhältnis.

Für die Anhängerklasse 3 gemäß der Tabelle in Anhang VIII, die für Anhänger gilt, die mit einer Einrichtung ausgestattet sind, die ihren Antrieb aktiv unterstützt und keinen Verbrennungsmotor besitzt oder deren Verbrennungsmotor weniger als 5 g CO₂/kWh emittiert, erlässt die Kommission einen delegierten Rechtsakt zur Festlegung der Schwellenwerte für das Effizienzverhältnis, wenn für diese Anhänger rechtlich zertifizierte Werte verfügbar sind.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9d einen delegierten Rechtsakt zur Änderung von Anhang VIII zu erlassen, um eine Methode für die Zuordnung von Anhängern, die mit Geräten zur Verbesserung ihrer Energieeffizienz nachgerüstet wurden, zu einer Anhängerklasse festzulegen, insbesondere solcher Anhänger, die vor dem Geltungsbeginn der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 registriert, verkauft oder in Betrieb genommen wurden.

(4) Zur Registrierung der in Absatz 3 Unterabsatz 4 genannten Geräte nutzen die Mitgliedstaaten Nummer 10 („Sonstige Angaben“) des Anhangs II der Richtlinie 2014/45/EU**.

* Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

** Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).“

4. Artikel 7j Absatz 2a Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Kann ein Fahrer oder, falls zutreffend, der Verkehrsunternehmer oder der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) für die Zwecke von Artikel 7g Absatz 2, Artikel 7ga und Artikel 7gb keinen Beleg für die Emissionsklasse des Fahrzeugs vorweisen, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Maut- oder Benutzungsgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben. Kann ein Fahrer oder, falls zutreffend, der Verkehrsunternehmer oder der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) für die Zwecke von Artikel 7gc keinen Beleg für die Emissionsklasse der Fahrzeugkombination vorweisen, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Maut- oder Benutzungsgebühren auf der Grundlage der Emissionsklasse des Kraftfahrzeugs zu erheben.“

5. Artikel 9d Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 9e zu erlassen, um diese Richtlinie zu ändern; dies gilt in Bezug auf Anhang 0, die Formeln in Anhang IIIa Nummern 4.1 und 4.2, die Beträge in den Tabellen der Anhänge IIIb und IIIc zur Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt sowie die in Anhang VIII angegebenen Schwellenwerte für das Effizienzverhältnis, um diese festzulegen oder an den technischen Fortschritt anzupassen.“

6. Artikel 11 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) die Differenzierung von Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren entsprechend der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen gemäß den Artikeln 7g, 7ga, 7gb oder 7gc;“

7. Der Text im Anhang der vorliegenden Verordnung wird als Anhang VIII hinzugefügt.

Artikel 2

Änderung der Richtlinie (EU) 2019/520

Anhang I Teil I der Richtlinie (EU) 2019/520 erhält folgende Fassung:

„Teil I. Angaben zum Fahrzeug

Punkt	O/F⁽¹⁾	Bemerkungen
Amtliches Kennzeichen	O	
Fahrzeug-Identifizierungsnummer/FIN	O	
Zulassungsmitgliedstaat	O	
Marke	O	(D.1 ⁽²⁾) z. B. Ford, Opel, Renault
Handelsbezeichnung des Fahrzeugs	O	(D.3) z. B. Focus, Astra, Megane
EU-Fahrzeugklasse	O	(J) z. B. Kleinkraftträder, Motorräder, PKW
EURO-Emissionsklasse	O	z. B. EURO 4, EURO 6
CO ₂ -Emissionsklasse	F	anwendbar für schwere Nutzfahrzeuge
Zeitpunkt der Neueinstufung	F	anwendbar für schwere Nutzfahrzeuge
CO ₂ in g/tkm	F	anwendbar für schwere Nutzfahrzeuge
Volumenorientierung: ja/nein	F	anwendbar auf Anhänger
Effizienzverhältnis – tonnenkilometerabhängig (-) ...	F	anwendbar auf Anhänger
Effizienzverhältnis – m ³ -kilometerabhängig (-) ...	F	anwendbar auf Anhänger
Technisch zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs im beladenen Zustand	O	
(1) O = obligatorisch, wenn im nationalen Register vorhanden; F = fakultativ. (2) Harmonisierter Code, siehe Richtlinie 1999/37/EG.“		

Artikel 3

Änderung der Richtlinie 1999/37/EG

In Anhang I der Richtlinie 1999/37/EG werden in Nummer V „Abgaswerte“ folgende Nummern angefügt:

„(V.11) Effizienzverhältnis:

- Bei nicht volumenorientierten Anhängern: Effizienzverhältnis – tonnenkilometerabhängig, sofern dies in Nummer 49.11.2 der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Anlage zu Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission* oder in Nummer 49.11.2 des Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens gemäß der Anlage 1 zu Anhang III der genannten Verordnung angegeben ist;
- Bei volumenorientierten Anhängern: Effizienzverhältnis – m³-kilometerabhängig, sofern dies in Nummer 49.11.3 der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Anlage zu Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission oder in Nummer 49.11.3 des Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens gemäß der Anlage 1 zu Anhang III der genannten Verordnung angegeben ist.

Die Volumenorientierung ist in Nummer 49.10 der Übereinstimmungsbescheinigung schwerer Anhänger gemäß der Anlage zu Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission oder in Nummer 49.10 des Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens gemäß der Anlage 1 zu Anhang III der genannten Verordnung angegeben

(V.12) Anhängerklasse, ermittelt gemäß Artikel 7gc der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.

* Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1).“

Artikel 4

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens [*ein Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie*] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 5

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach dem Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates
Der Präsident///Die Präsidentin*