



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Geänderter 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 sowie zur Klärung und Vereinfachung einiger
Bestimmungen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

In den Politischen Leitlinien für die Europäische Kommission 2024-2029¹ wurde angekündigt, dass die Kommission Vorschläge zur Vereinfachung und Konsolidierung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union vorlegen wird. Zudem wurde in der Mitteilung „Ein einfacheres und schnelleres Europa“² darauf hingewiesen, dass Rechtsvorschriften leicht zu verstehen und umzusetzen, klar formuliert und eindeutig sein müssen.

Mit diesem geänderten Vorschlag für eine Änderungsrichtlinie sollen einige Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG³, die sich auf andere EU-Rechtsvorschriften beziehen, geändert werden, um sie klarer, einfacher und präziser zu gestalten.

Die Kommission nahm den ursprünglichen Vorschlag für diese Änderungsrichtlinie⁴ (im Folgenden „ursprünglicher Vorschlag“) am 4. Mai 2023 an. Mit dem ursprünglichen Vorschlag sollten die Regeln festgelegt werden, nach denen die Auswirkungen von Anhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen in Gebührenregelungen einbezogen werden, in deren Rahmen die Straßenbenutzungsgebühren nach den CO₂-Emissionen der Fahrzeuge differenziert werden. Zudem sollten einige Bestimmungen, die sich auf andere EU-Rechtsvorschriften beziehen, geändert werden, um für rechtliche Klarheit zu sorgen.

In der Richtlinie 1999/62/EG ist die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für die Straßeninfrastruktur geregelt. Die Richtlinie beruht auf dem Verursacher- und dem Nutzerprinzip. Im Einklang mit dem Verursacherprinzip werden Straßenbenutzungsgebühren auf der Grundlage der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen festgesetzt, um die Erneuerung der Fahrzeugflotte so zu steuern, dass die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt gemindert werden.

Mit der Richtlinie (EU) 2022/362⁵ wurde die Richtlinie 1999/62/EG unter anderem dahin gehend geändert, dass Straßenbenutzungsgebühren abhängig von den CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs festgesetzt werden können. Dies trägt dazu bei, im Straßenverkehr einen Beitrag zur Erreichung der Klima- und Energieziele der EU zu leisten. Die Richtlinie enthält daher mehrere Verweise auf die EU-Rechtsvorschriften zur Regelung der CO₂-Emissionen schwerer

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_de?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_DE.pdf.

² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Ein einfacheres und schnelleres Europa: Mitteilung über die Umsetzung und Vereinfachung (COM/2025/47 final).

³ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (Abl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ 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.

⁵ 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 Verkehrswägen durch Fahrzeuge (Abl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

Nutzfahrzeuge. Dieser Aspekt wird in der EU insbesondere in der Verordnung (EU) 2019/1242 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge⁶ und in der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission in Bezug auf die Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge⁷ geregelt.

Seit der Annahme des ursprünglichen Vorschlags wurden die genannten Verordnungen geändert, was auch Auswirkungen auf die Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG hatte, die sich auf die Verordnungen beziehen. Dies hat die rechtliche Klarheit beeinträchtigt und zu Hindernissen für die Umsetzung und Verwaltung geführt. Darüber hinaus wurden einige Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG nach der Änderung dieser Verordnungen hinfällig.

Die Verordnung (EU) 2019/1242 wurde mit der Verordnung (EU) 2024/1610⁸ geändert. Zu den wichtigsten Änderungen zählten die Festlegung neuer CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben bis 2040 und die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf neue Fahrzeuggruppen. Zudem wurde die ursprüngliche Struktur dieser Verordnung geändert, sodass einige Verweise sowohl aus der Richtlinie 1999/62/EG als auch aus dem ursprünglichen Vorschlag hinfällig wurden. Mit der Verordnung (EU) 2022/1379 der Kommission⁹ wurde die Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission geändert. Dazu zählte auch eine Änderung der Struktur der Kundeninformationsdatei, d. h. des Dokuments zur Angabe der CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen.

Im vorliegenden geänderten Vorschlag werden die Ziele des ursprünglichen Vorschlags (insbesondere in Bezug auf die Auswirkungen von Anhängern) beibehalten. Darüber hinaus werden erstens die Verweise auf die genannten Verordnungen in der Richtlinie 1999/62/EG angepasst, um die rechtliche Klarheit dieser Bestimmungen zu verbessern. Zweitens wird sichergestellt, dass für die Umsetzung der Änderungen der Verordnung (EU) 2019/1242, die sich in der Richtlinie 1999/62/EG widerspiegeln, wie etwa die Ausweitung auf neue Fahrzeuguntergruppen,¹⁰ ausreichend Vorlaufzeit gewährt wird. Drittens wird gezielt geregelt, wie bestimmte unter die genannten Verordnungen fallende Fahrzeuge in Fällen zu behandeln sind, die zu einer mehrdeutigen Auslegung im Rahmen der Richtlinie 1999/62/EG führen könnten, um einen harmonisierten Ansatz in der gesamten EU zu gewährleisten.

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (AbL. L 349 vom 29.12.2017, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Mai 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (AbL. L 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ Verordnung (EU) 2022/1379 der Kommission vom 5. Juli 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2400 hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von mittelschweren und schweren Lastkraftwagen und schweren Bussen sowie der Einbeziehung von Elektrofahrzeugen und anderen neuen Technologien (AbL. L 212 vom 12.8.2022, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ Siehe Erwägungsgrund 29 der Richtlinie (EU) 2022/362.

Dieser Vorschlag wird ein Jahr nach der Verabschiedung der Verordnung (EU) 2024/1610 vorgelegt, um klarzustellen, wie die mit dieser Verordnung verbundenen Änderungen in der Richtlinie 1999/62/EG umgesetzt werden sollten. Die unbeabsichtigten Änderungen der Emissionsreduktionskurve, mit der die Zuordnung von Fahrzeugen zu CO₂-Emissionsklassen bestimmt wird, werden am 1. Juli 2026 wirksam¹¹.

Darüber hinaus wird die Richtlinie 1999/62/EG durch die Streichung von Bestimmungen vereinfacht, die es ermöglichten, den Anwendungsbereich der Richtlinie auf Fahrzeuggruppen auszuweiten, die bereits unter die Verordnung (EU) 2017/2400 fielen, aber noch nicht der Verordnung (EU) 2019/1242 unterlagen. Die Anwendungsbereiche der beiden Verordnungen unterschieden sich nämlich ursprünglich. Mit der Verordnung (EU) 2024/1610 wurde der Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 jedoch erweitert, sodass er nun dem der Verordnung (EU) 2017/2400 entspricht. Die Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG, mit denen die Lücke zwischen den Anwendungsbereichen dieser beiden Verordnungen überbrückt wurde, sind daher hinfällig und können gestrichen werden.

Aus demselben Grund plant die Kommission, den Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2698 der Kommission¹² aufzuheben, wenn die Bezugswerte für CO₂-Emissionen für die Fahrzeuguntergruppen 1, 2, 3, 11, 12 und 16 in den gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 erlassenen Durchführungsrechtsakten veröffentlicht werden. Die Fahrzeuguntergruppen, die unter diesen Durchführungsbeschluss fallen, unterliegen nun der Verordnung (EU) 2019/1242, und es ist geplant, die Bezugswerte für CO₂-Emissionen für diese Fahrzeuguntergruppen im Rahmen dieser Verordnung zu veröffentlichen. In der Richtlinie 1999/62/EG ist bereits festgelegt, dass nach der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 diese Werte und nicht die gemäß der Richtlinie 1999/62/EG veröffentlichten Werte verwendet werden sollten.

Dieser Vorschlag trägt dazu bei, für hochwertige und kohärente EU-Rechtsvorschriften zu sorgen. Er gewährleistet mehr Rechtsklarheit und Rechtssicherheit und verschafft den nationalen Verwaltungen und Unternehmen somit auch mehr Klarheit hinsichtlich ihrer Rechte und Pflichten.

- Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Ziel dieses Vorschlags ist es, die Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG anzupassen, die Verweise auf bestimmte Verordnungen enthalten und nach der Änderung dieser Verordnungen unklar wurden; zudem sollen einige andere Bestimmungen, die inzwischen hinfällig sind, gestrichen werden. Die vorgeschlagenen Änderungen (sowie die im ursprünglichen Vorschlag vorgesehenen Änderungen) stehen inhaltlich im Einklang mit den gemäß der Richtlinie (EU) 2022/362 erlassenen Maßnahmen.

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

Dieser Vorschlag betrifft Verweise auf die Verordnung (EU) 2019/1242 und die Verordnung (EU) 2022/1379 der Kommission in der Richtlinie 1999/62/EG. Die Kohärenz der Verweise

¹¹ Siehe die nachstehende ausführliche Erläuterung zu Artikel 2 Absatz 1 Nummer 37.

¹² Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2698 der Kommission vom 4. Dezember 2023 zur Spezifikation der Bezugswerte für CO₂-Emissionen von Gruppen schwerer Nutzfahrzeuge, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates fallen, gemäß der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/0j).

muss sichergestellt werden, wobei frühere und (so weit wie möglich) künftige Änderungen dieser Verordnungen zu berücksichtigen sind.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage der Richtlinie 1999/62/EG sind Artikel 91 und 113 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Der vorliegende Vorschlag betrifft die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für Fahrzeuge, auf die Artikel 91 Absatz 1 AEUV Anwendung findet. Die Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist daher Artikel 91 Absatz 1 AEUV.

- Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die EU sich die Zuständigkeit für Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich mit den Mitgliedstaaten. Nur die EU kann jedoch die bestehenden EU-Vorschriften anpassen. Dies gilt auch für die Anpassungen der Verweise in der Richtlinie 1999/62/EG auf andere EU-Rechtsvorschriften.

- Verhältnismäßigkeit**

Mit diesem Vorschlag sollen Unstimmigkeiten zwischen EU-Rechtsakten beseitigt werden. Er geht somit nicht über das hinaus, was zur Erreichung der Ziele der Verträge erforderlich ist.

- Wahl des Instruments**

Da es sich bei dem zu ändernden Rechtsakt um eine Richtlinie handelt, sollte der Änderungsrechtsakt ebenfalls eine Richtlinie sein.

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

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

Mit diesem Vorschlag wird der Rechtstext eines EU-Rechtsakts verbessert, wobei seine ursprüngliche Bedeutung erhalten bleibt. Eine Ex-post-Bewertung ist daher nicht erforderlich.

- Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission steht in regelmäßigen Kontakt mit Mauterhebern und Mautdiensteanbietern in den Mitgliedstaaten. Die ungenauen Verweise führen zu konkreten Schwierigkeiten, die mit diesen Interessenträgern erörtert werden. Die Kommission hat die Interessenträger bei der Umsetzung der Richtlinie unterstützt.

- Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Bei der Analyse der Kommission zur Ausarbeitung dieses Vorschlags wurden die Informationen von Interessenträgern und nationalen Sachverständigen berücksichtigt.

- Folgenabschätzung**

Mit diesem Vorschlag werden der Rechtstext eines EU-Rechtsakts und seine Kohärenz mit anderen EU-Rechtsakten ohne Änderung der Politik verbessert. Eine Folgenabschätzung ist daher nicht erforderlich.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Dieser Vorschlag soll dazu beitragen, die Ziele einer effizienten Rechtsetzung zu erreichen, da er den Wortlaut der Richtlinie vereinfacht und ihre rechtliche Klarheit verbessert. Dies hat Vorteile für Straßenverkehrsunternehmen (bei denen es sich vor allem um Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen handelt), da klargestellt wird, wann welche Fahrzeuge für günstigere Mautsätze in Betracht kommen.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag 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

Dieser Vorschlag soll den Rechtstext eines EU-Rechtsakts ohne Änderung der Politik verbessern. Er hat daher keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

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

Die Richtlinie 1999/62/EG enthält spezifische Berichterstattungspflichten für die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Differenzierung der Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren nach der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen.

Mit dem geänderten Vorschlag wird der Rechtstext eines EU-Rechtsakts verbessert, um ihn einfacher, klarer und präziser zu gestalten. Ein Umsetzungsplan, ein Monitoring und eine Bewertung sind daher nicht erforderlich.

Es wird eine neue Bestimmung vorgeschlagen, die es den Herstellern ermöglicht, die CO₂-Emissionen von Zweistofffahrzeugen zu bestimmen, wenn die Fahrzeuge hergestellt wurden, bevor diese Technologie unter die Verordnung (EU) 2017/2400 fiel. Zudem wird eine neue Regelung für die Berichterstattung eingeführt, um die Verwendung des in der Verordnung (EU) 2017/2400 vorgesehenen Simulationsinstruments für andere als die in der genannten Verordnung festgelegten Zwecke zu überwachen, da das Simulationsinstrument quelloffen ist und rechtswidrig genutzt werden könnte.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Die Mitgliedstaaten müssen die angepassten Verweise auf Rechtsvorschriften in dem Umfang umsetzen, in dem diese Verweise bereits in ihr nationales Recht aufgenommen wurden¹³. Zudem müssen sie den Mitteilungen über ihre Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente beifügen, in denen der Zusammenhang zwischen den geänderten Teilen der Richtlinie 1999/62/EG und den entsprechenden Teilen der nationalen Rechtsvorschriften erläutert wird.

¹³ Einige Mitgliedstaaten haben ihre Umsetzungspflichten durch Aufnahme von Verweisen auf das EU-Recht in ihr nationales Recht erfüllt. Diese Mitgliedstaaten müssen ihre nationalen Umsetzungsvorschriften daher möglicherweise nicht anpassen. Sie sollten die Kommission jedoch darüber unterrichten, dass dies der Fall ist.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Nachstehend werden die Änderungen des ursprünglichen Vorschlags erläutert.

Artikel 1 Absatz 1: Artikel 2 – Begriffsbestimmungen

Artikel 2 Absatz 1 Nummer 28: Begriffsbestimmung „CO₂-Emissionen“

Die rechtliche Klarheit dieser Begriffsbestimmung sollte verbessert werden, da der Verweis auf die Verordnung (EU) 2017/2400 inkorrekt ist. Im ursprünglichen Vorschlag wurde diese Begriffsbestimmung nicht geändert.

In der Verordnung (EU) 2017/2400 ist die Struktur der Kundeninformationsdatei, d. h. des von den Herstellern erstellten Dokuments zum Nachweis der CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen, festgelegt. Ursprünglich wurden die spezifischen CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs unter Nummer 2.3 der Kundeninformationsdatei aufgeführt. Nach dem Erlass der Verordnung (EU) 2022/1379 sind diese Informationen nun unter Nummer 2.6 der Kundeninformationsdatei zu finden. Die neue Struktur der Kundeninformationsdatei ist im Hinblick auf künftige Änderungen als stabil anzusehen.

Darüber hinaus wird in der Richtlinie 1999/62/EG nun berücksichtigt, dass der Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 mit dem Erlass der Verordnung (EU) 2024/1610 auf Kraftomnibusse erweitert wurde. In der Begriffsbestimmung sollte daher klargestellt werden, dass die spezifischen CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge (in g CO₂/t-km) unter Nummer 2.6.1 der Kundeninformationsdatei aufgeführt sind, die spezifischen CO₂-Emissionen von Kraftomnibussen (in g CO₂/p-km) hingegen unter Nummer 2.6.4 der Kundeninformationsdatei.

Die Definition des Begriffs „CO₂-Emissionen“ eines schweren Nutzfahrzeugs wird somit durch Verweise auf die korrekten Felder der Kundeninformationsdatei angepasst.

Artikel 2 Absatz 1 Nummer 30: Begriffsbestimmung „emissionsarmes Fahrzeug“

Der ursprüngliche Vorschlag enthielt eine Änderung dieser Begriffsbestimmung, die jedoch nach dem Erlass der Verordnung (EU) 2024/1610 hinfällig ist.

Diese Begriffsbestimmung sollte vereinfacht werden. Die nachstehende Erläuterung ist auch für die folgenden Bestimmungen der Richtlinie relevant: Artikel 2 Absatz 1 Nummer 30 Buchstabe b und Nummer 38 Buchstabe b, Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 3 und Artikel 7ga Absatz 7. In der ausführlichen Erläuterung dieser Bestimmungen wird daher auf diesen Abschnitt zurückverwiesen.

Die Richtlinie 1999/62/EG enthält Bestimmungen zur Ausweitung ihres Anwendungsbereichs auf neue Fahrzeuggruppen, die noch nicht der Verordnung (EU) 2019/1242 unterlagen, aber bereits unter die Verordnung (EU) 2017/2400 fielen. Die Verordnung (EU) 2019/1242 deckte nämlich ursprünglich nur eine Untergruppe der Fahrzeuggruppen ab, die unter die Verordnung (EU) 2017/2400 fielen¹⁴.

¹⁴ Die Fahrzeuguntergruppe, die ursprünglich unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fiel (Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH), ist für rund 73 % der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge verantwortlich. Auf die unter die Verordnung (EU) 2017/2400

Die Richtlinie 1999/62/EG sah die Möglichkeit vor, die übrigen Fahrzeuggruppen in ihren Anwendungsbereich aufzunehmen, sobald Daten über die CO₂-Emissionen der Fahrzeuge in diesen Fahrzeuggruppen verfügbar werden¹⁵. Zum Zeitpunkt des Erlasses der Verordnung (EU) 2019/1242 war nämlich nicht bekannt, wann ihr Anwendungsbereich auf die übrigen Fahrzeuggruppen ausgeweitet werden sollte.

Mit der Verordnung (EU) 2024/1610 wurde die Verordnung (EU) 2019/1242 dahin gehend geändert, dass alle Fahrzeuggruppen aufgenommen wurden, die unter die Verordnung (EU) 2017/2400 fallen. Die Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG, die eine Ausweitung ihres Anwendungsbereichs ermöglichen, um die Lücke zwischen den Anwendungsbereichen dieser beiden Verordnungen zu schließen, sind daher hinfällig. Diese Bestimmungen sollten gestrichen werden, um den Wortlaut der Richtlinie zu vereinfachen und klarer zu fassen.

Buchstabe b der Definition des Begriffs „emissionsarmes Fahrzeug“ wird daher gestrichen.

Artikel 2 Absatz 1 Nummer 35: Begriffsbestimmung „Fahrzeuggruppe“

Die rechtliche Klarheit dieser Begriffsbestimmung sollte verbessert werden. Im ursprünglichen Vorschlag wurde diese Begriffsbestimmung nicht geändert, was jedoch jetzt erforderlich ist, da der Verweis auf Tabelle 1 in Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400 nicht zutrifft.

In Anhang I Tabelle 1 der Verordnung (EU) 2017/2400 sind die Fahrzeuggruppen für schwere Lastkraftwagen definiert. Der Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 wurde jedoch auch auf die Fahrzeuguntergruppen ausgeweitet, die in den Tabellen 2 bis 6 des Anhangs I der Verordnung (EU) 2017/2400 definiert sind (z. B. mittelschwere Lastkraftwagen und Busse). Darüber hinaus werden die Fahrzeuggruppen in Artikel 4 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2017/2400 definiert, der sich auf diese Tabellen bezieht und auch künftige Änderungen der Anhänge der genannten Verordnung berücksichtigt.

Die Definition des Begriffs „Fahrzeuggruppe“ wird daher durch einen Verweis auf Artikel 4 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2017/2400 angepasst.

Artikel 2 Absatz 1 Nummer 37: Begriffsbestimmung „Emissionsreduktionskurve“

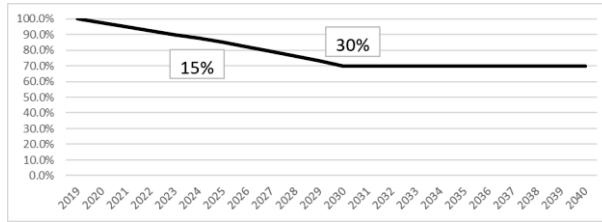
Die rechtliche Klarheit dieser Begriffsbestimmung sollte verbessert werden, wobei ihr ursprünglicher Inhalt beibehalten werden sollte. Der ursprüngliche Vorschlag enthielt eine Änderung dieser Begriffsbestimmung, bei der jedoch die mit der Verordnung (EU) 2024/1610 vorgenommenen Änderungen noch nicht berücksichtigt wurden. Diese Begriffsbestimmung wird wie folgt geändert:

fallenden Fahrzeuggruppen entfallen 98 % der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge. Die Fahrzeuge, die für die verbleibenden 2 % verantwortlich sind, können nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2017/2400 aufgenommen werden. Siehe hierzu Teil 2 Anhang 8 Abschnitt 17.3 der Arbeitsunterlage SWD(2023) 88, die dem Vorschlag für die Annahme der Verordnung (EU) 2024/1610 beigefügt war.

¹⁵ Zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 1999/62/EG sollte gemäß Artikel 7ga Absatz 7 ein Durchführungsrechtsakt veröffentlicht werden. Nach dessen Annahme können die Fahrzeuge der betreffenden Fahrzeuggruppen gemäß Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 3 der CO₂-Emissionsklasse 4 (emissionsarme Fahrzeuge) zugeordnet werden. Diese Fahrzeuge konnten jedoch nicht in die Klassen 2 und 3 eingestuft werden, da die Zuordnung zu diesen Klassen auf einer Emissionsreduktionskurve für die betreffenden Fahrzeuguntergruppen beruht, für die die CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben für die betreffenden Fahrzeuggruppen in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegt werden müssen.

- Der letzte Satz ist eine autonome normative Bestimmung, die mögliche Anpassungen der Bezugswerte für CO₂-Emissionen betrifft. Diese Anpassungen beruhen auf Rechtsakten, die gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/2142 erlassen werden. Diese normative Bestimmung sollte nicht Teil einer Begriffsbestimmung sein und wird daher in Artikel 7ga Absatz 1 verschoben¹⁶.
- Die Begriffsbestimmung enthält eine mathematische Formel und ist daher ohne detaillierte Kenntnisse der Verordnung (EU) 2019/2142 und ihrer Anhänge schwer zu verstehen. Mit dem Erlass der Verordnung (EU) 2024/1610 wurde dieselbe Formel in Anhang I Nummer 5.1.2.1 der Verordnung (EU) 2019/2142 eingefügt. Zudem betrifft diese Formel die Emissionsreduktionskurven von Kraftomnibussen, die in der derzeitigen Begriffsbestimmung in der Richtlinie 1999/62/EG nicht einbezogen werden, wenngleich der Anwendungsbereich der Richtlinie künftig auf diese Fahrzeuge ausgeweitet wird. Die Formel in Anhang I der Verordnung (EU) 2019/2142 ist im Hinblick auf künftige Änderungen der genannten Verordnung als stabil anzusehen. In der Begriffsbestimmung wird daher nun auf diese Formel verwiesen.
- Der Verlauf der Emissionsreduktionskurve änderte sich mit dem Erlass der Verordnung (EU) 2024/1610 aufgrund der in der Begriffsbestimmung enthaltenen Verweise auf die Verordnung (EU) 2019/1242, ohne dass eine ausdrückliche Entscheidung auf der Grundlage politischer Erwägungen getroffen worden wäre. Die Schwellenwerte für die CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 wurden daher strenger, sodass künftig eine geringere Zahl konventioneller Fahrzeuge für diese Klassen in Betracht kommt.

Zunächst ist der Zweck der Emissionsreduktionskurve zu berücksichtigen. Mit der Emissionsreduktionskurve werden die Schwellenwerte für die Einstufung von Fahrzeugen in die CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 so festgelegt, dass sie im Laufe der Zeit sinken. Die CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 sollen Anreize für Effizienzverbesserungen bei konventionellen, mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fahrzeugen bieten. Nachstehend ist der Verlauf der Emissionsreduktionskurve gemäß der Richtlinie (EU) 2022/362 für die Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH (im Folgenden „ursprüngliche Fahrzeuguntergruppen“) dargestellt. Für die Jahre bis 2030 beruht die Emissionsreduktionskurve auf dem in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten CO₂-Emissionsreduktionsfaktor (R-ETY). R-ETY wiederum hängt von den CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben für 2015 und 2030 ab, die in der genannten Verordnung festgelegt sind. Für 2031 und die Folgejahre ist eine lineare Emissionsreduktionskurve festgelegt, deren Niveau einer CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe von 30 % entspricht. Diese Linearität spiegelt die Effizienzverbesserungen bei den CO₂-Emissionen wider, die bei konventionellen Fahrzeugen erreicht werden können.



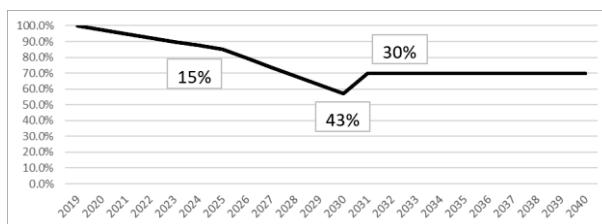
¹⁶

Siehe auch die nachstehende Erläuterung zu Artikel 7ga Absatz 1.

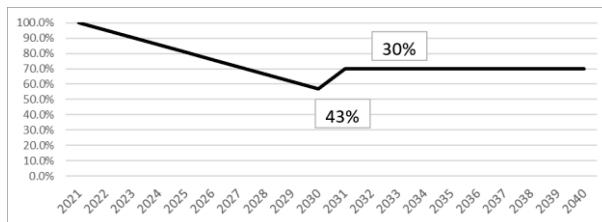
Mit der Verordnung (EU) 2024/1610 wurde die CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe für 2030 von 30 % auf 43 % erhöht. Die Hersteller müssen daher die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge beschleunigen. Die Zielvorgabe wirkt sich jedoch auch auf die Emissionsreduktionskurve in dieser Richtlinie und die entsprechenden Schwellenwerte für die CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 aus, die ausschließlich für konventionelle Fahrzeuge bestimmt sind.

Der neue Verlauf der derzeit geltenden Emissionsreduktionskurve weist ein stärkeres Gefälle und damit strengere Schwellenwerte für die CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 bis einschließlich 2030 auf. Für 2031 und die Folgejahre verläuft die Emissionsreduktionskurve weiterhin linear auf einem Niveau, das einer CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe von 30 % entspricht.

Wie nachstehend dargestellt, beeinflusst dies die Kurve für die ursprünglichen Fahrzeuguntergruppen zwischen den Berichtszeiträumen 2026 und 2030. Dies hat Auswirkungen auf die Zuordnung von Fahrzeugen dieser Fahrzeuguntergruppen ab dem Beginn des Berichtszeitraums 2026 am 1. Juli 2026.



Für die Fahrzeuguntergruppen mit dem Referenzzeitraum 2021 (d. h. die Fahrzeuguntergruppen 1, 2, 3, 11, 12 und 16) ändert sich die Kurve von ihrem Beginn an bis 2030, wie die nachstehende Abbildung zeigt¹⁷. Dies hat Auswirkungen auf die Zuordnung von Fahrzeugen dieser Fahrzeuguntergruppen von dem Zeitpunkt an, zu dem der Anwendungsbereich der Richtlinie 1999/62/EG auf diese Fahrzeuguntergruppen ausgeweitet wird¹⁸.



Die Begriffsbestimmung wird daher geändert, um den in der ersten Abbildung dargestellten ursprünglichen Verlauf der Emissionsreduktionskurve wiederherzustellen; dazu werden sowohl die CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe für 2030 als auch die Linearität der Kurve nach 2030 ausdrücklich festgelegt.

¹⁷ Der neue Verlauf der Emissionsreduktionskurve der Fahrzeuguntergruppen 1, 2, 3, 11, 12 und 16 unterscheidet sich aufgrund der Zwischenzielvorgabe für 2025 für die CO₂-Emissionsverringerung bei den ursprünglichen Fahrzeuguntergruppen vom Verlauf der Emissionsreduktionskurve der ursprünglichen Fahrzeuguntergruppen.

¹⁸ Siehe die nachstehende Erläuterung zu Artikel 7ga Absatz 1 hinsichtlich des Zeitpunkts der Ausweitung des Anwendungsbereichs.

Artikel 2 Absatz 1 Nummer 38: Begriffsbestimmung „Bezugswert für CO₂-Emissionen einer Fahrzeuggruppe“

Diese Begriffsbestimmung kann vereinfacht werden, und ihre rechtliche Klarheit sollte verbessert werden. Der ursprüngliche Vorschlag enthielt eine Änderung dieser Begriffsbestimmung, die jedoch nach dem Erlass der Verordnung (EU) 2024/1610 hinfällig ist. Die Definition des Begriffs „Bezugswert für CO₂-Emissionen einer Fahrzeuggruppe“ wird wie folgt geändert:

Artikel 2 Absatz 1 Nummer 38 Buchstabe a wird erstens vereinfacht, indem auf die Begriffsbestimmung „Bezugswert für CO₂-Emissionen“ in Artikel 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) 219/1242 verwiesen wird. Die beiden Begriffsbestimmungen entsprechen einander, da in beiden auf Anhang I Nummer 3 der Verordnung (EU) 219/1242 verwiesen wird. Mit dieser Änderung wird der Wortlaut dieser Begriffsbestimmung an den Wortlaut aller anderen Begriffsbestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG angepasst, die sich auf die Verordnung (EU) 2019/1242 beziehen.

Zweitens ist Artikel 2 Absatz 1 Nummer 38 Buchstabe b aus den in der obigen Erläuterung zur Definition des Begriffs „emissionsarmes Fahrzeug“ dargelegten Gründen hinfällig. Buchstabe b der Begriffsbestimmung wird daher zur Vereinfachung gestrichen.

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

Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsätze 2 bis 4: Verpflichtung zur Differenzierung der Gebühren nach den CO₂-Emissionen

Diese Bestimmung sollte vereinfacht werden, um die Rechte und Pflichten der nationalen Verwaltungen und Unternehmen klarer zu fassen. Darüber hinaus sollte ein ausreichender Zeitraum für ihre Umsetzung vorgesehen werden. Der ursprüngliche Vorschlag enthielt eine Änderung zur Vereinfachung dieser Bestimmung, sah jedoch keinen klaren Zeitrahmen für die Umsetzung der mit der Verordnung (EU) 2024/1610 eingeführten Änderungen durch die nationalen Verwaltungen und Unternehmen vor.

Zum Verständnis dieses Abschnitts sollte zunächst die jetzige Struktur des derzeitigen Artikels 7ga Absatz 1 Unterabsatz 2 bis 4 erläutert werden:

- Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 2 betrifft Fahrzeuguntergruppen, die unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen;
- Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 3 betrifft die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 1999/62/EG auf Fahrzeuggruppen, die bereits der Verordnung (EU) 2017/2400 unterlagen, aber noch nicht unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fielen;
- Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 4 betrifft die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 1999/62/EG auf neue Fahrzeuguntergruppen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 aufgenommen werden.

Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsätze 2 bis 4 werden aus folgenden Gründen geändert:

- Alle drei Unterabsätze enthalten Verweise auf Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242, um die von dieser Verordnung erfassten Fahrzeuguntergruppen zu bestimmen. Mit der Verordnung (EU) 1242/1610 wurde die Struktur dieser Verordnung jedoch dahin gehend geändert, dass die erfassten Fahrzeuguntergruppen nicht mehr in Artikel 2 Absatz 1, sondern in Anhang I Nummer 1 aufgeführt werden.

Die Verweise auf Artikel 2 Absatz 1 der genannten Verordnung treffen daher nicht mehr zu.

- Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 3 ist aus den in der obigen Erläuterung zur Definition des Begriffs „emissionsarmes Fahrzeug“ dargelegten Gründen hinfällig.
- Artikel 7ga Absatz 1 gilt nicht für Anpassungen der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/2142, die stattdessen im letzten Satz der Definition des Begriffs „Emissionsreduktionskurve“ behandelt werden. Wie jedoch im vorstehenden Abschnitt zur Definition des Begriffs „Emissionsreduktionskurve“ erläutert, handelt es sich bei dieser Bestimmung um eine autonome normative Bestimmung und nicht um eine Begriffsbestimmung, weshalb sie in Artikel 7ga Absatz 1 aufgenommen werden sollte.
- Darüber hinaus ist die Zeit für die Umsetzung der Anpassungen der Bezugswerte für CO₂-Emissionen unzureichend. Die Anpassungen gelten gemäß der Richtlinie 1999/62/EG „für die Berichtszeiträume, die nach dem Tag der Anwendung des delegierten Rechtsakts beginnen“. Es ist jedoch keine Umsetzungszeitraum für den Fall vorgesehen, dass diese Rechtsakte kurz vor Beginn eines Berichtszeitraums erlassen werden.
- Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 4 ist *insofern inkorrekt, als er sich auf den Zeitpunkt bezieht, zu dem der Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 auf neue Fahrzeuguntergruppen ausgeweitet wird*. Konkret heißt es in dieser Bestimmung, dass die Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren für neue Fahrzeuguntergruppen gilt, wenn Emissionsreduktionskurven für Fahrzeuguntergruppen, die noch nicht unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, gemäß einem EU-Rechtsakt in Kraft treten. Es tritt jedoch kein EU-Rechtsakt in Kraft, mit dem die Werte der Emissionsreduktionskurven einer Fahrzeuggruppe festgelegt würden. Vielmehr wird die Emissionsreduktionskurve einer Fahrzeuggruppe anhand der Formeln berechnet, die in der Definition in Artikel 2 Absatz 1 Nummer 37 der Richtlinie angegeben sind. Die Emissionsreduktionskurve einer Fahrzeuguntergruppe ist das Produkt der CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben für diese Fahrzeuguntergruppe (gemäß Artikel 3a und Anhang I Nummer 4.3 der Verordnung (EU) 2019/1242) und der Bezugswerte für CO₂-Emissionen einer Fahrzeuguntergruppe (die in einem Rechtsakt gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 im Jahr nach dem Referenzzeitraum dieser Fahrzeuguntergruppe veröffentlicht werden)¹⁹. Die Emissionsreduktionskurve einer Fahrzeuguntergruppe kann daher zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuguntergruppe berechnet werden. Der in Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 4 genannte Zeitpunkt für die Erweiterung auf neue Fahrzeuguntergruppen ist somit an die Veröffentlichung von Bezugswerten für CO₂-Emissionen für diese Fahrzeuguntergruppen in einem Rechtsakt gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 geknüpft.
- In demselben Unterabsatz ist kein Zeitraum für die Umsetzung der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 1999/62/EG auf neue Fahrzeuguntergruppen

¹⁹ Der Zeitpunkt der Veröffentlichung des betreffenden Rechtsakts hängt wiederum vom Referenzzeitraum einer Gruppe gemäß Anhang I Nummer 3.2 der Verordnung (EU) 2019/1242 ab. Der Referenzzeitraum für die ursprünglich von dieser Verordnung erfassten Fahrzeuguntergruppen (Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH) war 2019. Der Referenzzeitraum der Fahrzeuguntergruppen 1, 2, 3, 11, 12 und 16 ist 2021. Der Referenzzeitraum für alle anderen Untergruppen ist 2025.

vorgesehen. Rechtsakte, die gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 erlassen werden, gelten ab dem Tag der Mitteilung an die Adressaten. Für die Einstufung von Fahrzeugen der betreffenden Fahrzeuguntergruppen in CO₂-Emissionsklassen sind jedoch Anpassungen der IT-Systeme für den Betrieb von Mautsystemen, die Koordinierung zwischen nationalen Behörden und Mautdienstleistern sowie die Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmern über ihre Rechte erforderlich. Dies dauert etwa sechs Monate.

Die Unterabsätze 2 bis 4 von Artikel 7ga Absatz 1 werden daher wie folgt geändert:

- Die drei Unterabsätze werden vereinfacht durch:
 - die Korrektur der Verweise auf die Verordnung (EU) 2019/1242: Anstelle der Bezugnahme auf „Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der Verordnung (EU) 2019/1242“ werden „Fahrzeuguntergruppen, die unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen“ genannt;
 - die Streichung des Unterabsatzes 3, der inzwischen hinfällig ist. Aus demselben Grund wird auch der Unterabsatz des ursprünglichen Vorschlags in Bezug auf die Differenzierung der CO₂-Emissionsklassen 1, 4 und 5 gestrichen;
 - die Zusammenfassung der derzeitigen Unterabsätze 2 und 4, da beide regeln, wie Fahrzeuguntergruppen, die unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, bei der Differenzierung der Infrastrukturgebühren gemäß Artikel 7ga einbezogen werden.
- Es wird ein neuer Unterabsatz hinzugefügt, um die Bestimmung über die Anpassungen der Bezugswerte für CO₂-Emissionen aus der Definition des Begriffs „Emissionsreduktionskurve“ in diesen Artikel aufzunehmen.
- Die folgenden Änderungen werden vorgenommen, um den Zeitplan für die Umsetzung der mit der Verordnung (EU) 2019/1242 vorgenommenen Änderungen in der Richtlinie 1999/62/EG klarzustellen:
 - Der Zeitpunkt der Ausweitung auf neue Fahrzeuguntergruppen (entsprechend der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EU) 2019/1242) sollte präzisiert werden. Diese Ausweitung betrifft alle Fahrzeuguntergruppen, deren Referenzzeitraum nicht 2019 ist (siehe Fußnote 19). Verweise auf das *Inkrafttreten der Emissionsreduktionskurven* werden gestrichen. Wie vorstehend dargelegt, hängt der Zeitpunkt, ab dem eine Differenzierung angewandt werden sollte, von der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen der betreffenden Fahrzeuguntergruppe gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 ab. In Artikel 7ga Absatz 1 wird daher auch auf die Veröffentlichung der genannten Rechtsakte verwiesen.
 - Nach der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 wird ein Umsetzungszeitraum von sechs Monaten gewährt. Die Bezugswerte für CO₂-Emissionen der ursprünglichen Fahrzeuguntergruppen wurden bereits

veröffentlicht, sodass der 13. Mai 2023 ausdrücklich als Geltungsbeginn für diese Untergruppen festgelegt wird²⁰.

- Für den Fall, dass die Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 angepasst werden müssen, ist ein Umsetzungszeitraum von sechs Monaten vorgesehen. Als Datum der Anwendung dieser Anpassungen wird der erste Tag des sechsten Monats nach ihrer Veröffentlichung angegeben, um sicherzustellen, dass ähnliche Fahrzeuge grenzüberschreitend gleich behandelt werden, und um Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmern mit ähnlichen Fahrzeugen zu vermeiden.

Da voraussichtlich ein Rechtsakt gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 erlassen wird, der ab dem Berichtszeitraum 2025 für die ursprünglichen Fahrzeuguntergruppen gilt, und der Sechsmonatszeitraum möglicherweise um den Zeitpunkt der Verabschiedung dieses Vorschlags endet, könnte der Geltungsbeginn für diese Fahrzeuguntergruppen zu früh oder unklar sein. Damit der Geltungsbeginn der Anpassungen für diese Fahrzeuguntergruppen klar ist und ausreichend Zeit für die Umsetzung besteht, sollte diese Anpassung im Rahmen der Richtlinie ab dem 1. Juli 2026 gelten²¹.

Artikel 7ga Absatz 2: Einstufung von Fahrzeugen in CO₂-Emissionsklassen

Mit dem ursprünglichen Vorschlag wurde diese Bestimmung nicht geändert. Nach den mit den Verordnungen (EU) 2024/1610 und (EU) 2022/1379 vorgenommenen Änderungen ist dies nun jedoch erforderlich. So sollte geregelt werden, wie Fahrzeuge in Fällen einzustufen sind, die zu einer mehrdeutigen Auslegung im Rahmen der Richtlinie 1999/62/EG führen könnten, um einen harmonisierten Ansatz in der gesamten EU zu gewährleisten.

In diesem Absatz wird Folgendes festgelegt:

- die Neueinstufung von Fahrzeugen anhand der ursprünglich festgelegten Emissionsreduktionskurve gemäß der Richtlinie (EU) 2022/362;
- die Einstufung von Fahrzeugen, für die eine Kundeninformationsdatei vorliegt und die vor Beginn der Emissionsreduktionskurve zugelassen wurden;
- die Einstufung von Arbeitsfahrzeugen;
- die Einstufung von nachgerüsteten emissionsfreien Fahrzeugen sowie
- die Einstufung von Zweistofffahrzeugen.

Die Regelung dieser Fälle im EU-Recht gewährleistet Rechtssicherheit für die Umsetzung der Richtlinie.

²⁰ Dieses Datum liegt zwei Jahre nach dem Geltungsbeginn des Durchführungsbeschlusses (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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oi).

²¹ Dies entspricht der aktuellen Fassung des letzten Satzes der Definition des Begriffs „Emissionsreduktionskurve“. Diese Bestimmung sieht vor, dass die angepassten Werte ab dem Berichtszeitraum gelten, der nach dem Geltungsbeginn dieses Rechtsakts beginnt, d. h. ab dem 1. Juli 2026.

- *Neueinstufung von Fahrzeugen anhand der ursprünglich festgelegten Emissionsreduktionskurve:* Mit diesem Vorschlag sollen der Verlauf und die Bedeutung der ursprünglich festgelegten Emissionsreduktionskurve wiederhergestellt werden²². Fahrzeuge, die vor der Annahme dieses Vorschlags einer CO₂-Emissionsklasse zugeordnet werden, könnten jedoch in eine ungünstige Klasse eingeordnet sein.

Zur Gewährleistung gleicher Bedingungen zwischen Fahrzeugen, die nach der Verabschiedung dieses Vorschlags einer CO₂-Emissionsklasse zugeordnet werden, und Fahrzeugen, die anhand einer CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe von 43 % für 2030 eingestuft wurden, müssen die Mitgliedstaaten diese Fahrzeuge binnen zwei Monaten nach dem Inkrafttreten dieses Vorschlags neu einstufen.

Diese Bestimmung ist nur dann erforderlich, wenn der Vorschlag nach einem der beiden folgenden Zeitpunkte in Kraft tritt: nach dem 1. Juli 2026 (für Fahrzeuge der ursprünglichen Fahrzeuguntergruppen) oder nach der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 1999/62/EG auf die Fahrzeuguntergruppen 1, 2, 3, 11, 12 und 16²³. Die Bestimmung ist nicht erforderlich, wenn der Vorschlag vor diesen beiden Zeitpunkten in Kraft tritt.

- *Fahrzeuge, für die eine Kundeninformationsdatei vorliegt und die vor Beginn der Emissionsreduktionskurve zugelassen wurden:* In der Richtlinie 1999/62/EG ist nicht geregelt, wie Fahrzeuge, die vor Beginn der Emissionsreduktionskurve der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe zugelassen wurden, für die die Eigentümer jedoch anhand der Kundeninformationsdatei Nachweise für die CO₂-Emissionen vorlegen können, in CO₂-Emissionsklassen einzuordnen sind.

Für die Fahrzeuguntergruppen mit dem Referenzzeitraum 2021 oder 2025 besteht eine Diskrepanz zwischen dem Jahr, in dem die Emissionsreduktionskurve beginnt, und den Zeitpunkten, ab denen die Hersteller Neufahrzeuge eine Kundeninformationsdatei beifügen müssen²⁴, da die Frist, innerhalb deren die Hersteller dies tun müssen, vor dem Beginn der Emissionsreduktionskurve endet.

In Artikel 7ga Absatz 2a wird klargestellt, dass Fahrzeuge, deren CO₂-Emissionen nachgewiesen werden können, auf der Grundlage der Werte des ersten Jahres der CO₂-Emissionsreduktionskurve für diese Untergruppe in eine CO₂-Emissionsklasse eingeordnet werden können. Dieser Vorschlag soll einen harmonisierten Ansatz in der EU gewährleisten.

²² Siehe die vorstehende ausführliche Erläuterung zu Artikel 2 Absatz 1 Nummer 37.

²³ Siehe die nachstehende Erläuterung zu Artikel 7ga Absatz 1 hinsichtlich des Zeitpunkts der Ausweitung des Anwendungsbereichs.

²⁴ Die Emissionsreduktionskurve beginnt im Referenzzeitraum einer Fahrzeuguntergruppe (gemäß Anhang I Nummer 3.2 der Verordnung (EU) 2019/1242), aber die Fristen für die Hersteller sind in den Artikeln 9 und 24 der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission festgelegt und hängen von der Fahrzeuggruppe ab. Bei den ursprünglichen Fahrzeuguntergruppen fielen die beiden Daten zusammen: Die Emissionsreduktionskurve begann am 1. Juli 2019, da der Referenzzeitraum (gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 für diese Fahrzeuguntergruppen) 2019 war. Das Datum, ab dem die Hersteller Neufahrzeuge eine Kundeninformationsdatei beifügen müssen, war ebenfalls der 1. Juli 2019 (gemäß Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2017/2400).

- *Arbeitsfahrzeuge:* In der Verordnung (EU) 2019/1242 werden Arbeitsfahrzeuge (z. B. Fahrzeuge, die für die Abfallentsorgung oder Bauarbeiten verwendet werden²⁵) von anderen Fahrzeugtypen unterschieden, wozu Untergruppen für Arbeitsfahrzeuge festgelegt werden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich das Nutzungsmuster von Arbeitsfahrzeugen von dem von Fahrzeugen für die Güter- oder Personenbeförderung unterscheidet. Arbeitsfahrzeuge sind für etwa 2 % der Emissionen des Schwerlastsektors verantwortlich und werden hauptsächlich in Städten eingesetzt²⁶.

Die Hersteller sind nicht verpflichtet, ein schweres Nutzfahrzeug als Arbeitsfahrzeug einzustufen, da die endgültige Verwendung des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Herstellung noch unklar sein kann. Vielmehr werden Arbeitsfahrzeuge nach ihrer Erstzulassung für die Zwecke der Verordnung (EU) 2019/1242 als solche eingestuft. In der Kundeninformationsdatei für die Eigentümer des Fahrzeugs ist daher nicht angegeben, ob es sich um ein Arbeitsfahrzeug handelt. Diese Fahrzeuge können somit nicht als eigene Fahrzeuguntergruppe im Rahmen der Richtlinie 1999/62/EG in ihrer derzeitigen Form behandelt werden.

Die Einführung von Untergruppen von Arbeitsfahrzeugen im Rahmen der Richtlinie 1999/62/EG würde bedeuten, dass nach der Fahrzeugzulassung zusätzliche Dokumente ausgestellt werden müssen, um den Fahrzeugtyp als Arbeitsfahrzeug zu bestimmen. Der Verwaltungsaufwand wäre angesichts des geringen Anteils der von Arbeitsfahrzeugen verursachten Emissionen und der geringen Kilometerleistung, die sie auf den unter Artikel 7ga der Richtlinie fallenden Straßen (d. h. Autobahnen und TEN-V-Straßen) zurücklegen, unverhältnismäßig. Darüber hinaus bestünde die Gefahr, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Ansätze verfolgen, wenn das Verfahren für die Verwendung anderer Dokumente als der Kundeninformationsdatei in der Richtlinie nicht festgelegt ist. Diese objektiven Gründe rechtfertigen es, Arbeitsfahrzeuguntergruppen anders zu behandeln als andere Fahrzeuguntergruppen.

Nach Artikel 7ga Absatz 2 sind Arbeitsfahrzeuge daher als Teil der entsprechenden Untergruppe von Fahrzeugen anzusehen, die keine Arbeitsfahrzeuge sind. Diese Angaben werden in den Kundeninformationsdateien aller Fahrzeuge aufgeführt. Mit dem Vorschlag soll klargestellt werden, wie die derzeitigen Bestimmungen der Richtlinie auf Arbeitsfahrzeuge anzuwenden sind.

- *Zur Erhöhung der Reichweite nachgerüstete emissionsfreie Fahrzeuge:* Aufgrund ihrer Reichweite sind emissionsfreie Fahrzeuge noch gegenüber konventionellen Fahrzeugen benachteiligt. Die Reichweite von emissionsfreien Fahrzeugen kann durch Nachrüstung erhöht werden, wenn ein Batteriesatz durch einen Kraftstoffgenerator ersetzt wird²⁷. Diese nachgerüsteten Fahrzeuge sind somit Hybridfahrzeuge.

²⁵ Die vollständige Liste der Arten von Arbeitsfahrzeugen findet sich in Anhang I Nummer 1.2 der Verordnung (EU) 2019/1242 in Verbindung mit Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Siehe Erwägungsgrund 33 der Verordnung (EU) 2024/1610.

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

Obwohl sie einen kraftstoffbetriebenen Generator nutzen, würden nachgerüstete emissionsfreie Fahrzeuge weiterhin in die CO₂-Emissionsklasse 5 der Richtlinie 1999/62/EG eingestuft, da die Einstufung der Fahrzeuge auf den Fahrzeugunterlagen zum Zeitpunkt der Erstzulassung der Fahrzeuge beruht.

Die Einstufung dieser Fahrzeuge in die CO₂-Emissionsklasse 5 verzerrt den Straßengüterverkehrsmarkt zum Nachteil von Betreibern, die nicht nachgerüstete emissionsfreie Fahrzeuge verwenden. Zudem spiegelt diese Einstufung nicht die tatsächlichen Emissionen über die Lebensdauer der Fahrzeuge für die Zwecke der Verordnung (EU) 2019/1242 wider.

Darüber hinaus können die Hersteller die spezifischen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge mit dem Simulationsinstrument VECTO gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 berechnen, bevor sie in Verkehr gebracht werden.

Es wird daher vorgeschlagen, emissionsfreie Fahrzeuge, die zur Erhöhung der Reichweite nachgerüstet werden, nicht als Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 5, sondern als Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 1 zu behandeln. Mit dieser Änderung wird sichergestellt, dass die Fahrzeuge auf der Grundlage der Ergebnisse des VECTO-Simulationsinstruments CO₂-Emissionsklassen zugeordnet werden.

- *Zweistofffahrzeuge, die vor ihrer Aufnahme in die Verordnung (EU) 2017/2400 hergestellt wurden:* Zweistofffahrzeuge, die hergestellt wurden, bevor diese Technologie mit der Verordnung (EU) 2022/1379 in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2017/2400 aufgenommen wurde, kommen nicht für günstigere Mautsätze in Betracht, da keine Kundeninformationsdatei bereitgestellt wird. Dies kann zu einem Wettbewerbsnachteil gegenüber ähnlichen Fahrzeugen führen, die nach diesem Zeitpunkt zugelassen wurden. Unter Berücksichtigung der neuesten Anforderungen der Verordnung (EU) 2017/2400 könnte eine neue Simulation zur Bestimmung der CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge durchgeführt werden, auch für bereits zugelassene Fahrzeuge. Diese Simulation könnte von Herstellern vorgenommen werden, die Zweistofffahrzeuge hergestellt haben, bevor diese Fahrzeuge unter die Verordnung (EU) 2017/2400 fielen.

Die Mitgliedstaaten sollten daher das Ergebnis dieser Simulationen für die Einstufung eines Zweistofffahrzeugs in CO₂-Emissionsklassen akzeptieren. Da das Simulationsinstrument quelloffen ist und rechtswidrig genutzt werden könnte, sollte die Kommission die Inanspruchnahme dieser Möglichkeit überwachen. Wenn ein Hersteller von dieser Möglichkeit Gebrauch machen möchte, sollte er seine Absicht der Kommission daher mitteilen. Um die Verwendung rechtswidriger Simulationsdateien zu verhindern, sollten die Mitgliedstaaten eine neue Simulationsdatei nur dann akzeptieren, wenn i) sie ihnen direkt von einem Hersteller zugeht, ii) sie in digitaler Form vorliegt und iii) die Kommission einen positiven Beschluss an diesen Hersteller gerichtet hat.

Artikel 7ga Absatz 7 – Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen

Diese Bestimmung war im ursprünglichen Vorschlag nicht enthalten. Der Absatz betrifft die Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen von Fahrzeuggruppen, die unter die Verordnung (EU) 2017/2400 fallen, aber noch nicht der Verordnung (EU) 2019/1242

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

unterliegen. Wie oben erläutert, ist diese Bestimmung inzwischen hinfällig und wird daher gestrichen, um die Richtlinie zu vereinfachen.

Artikel 7gc Absatz 7 – Auswirkungen von Anhängern auf die Festsetzung der Ermäßigung von Straßenbenutzungsgebühren

Der ursprüngliche Vorschlag wird geändert, um die für die Anhängerklasse 3 in Frage kommenden Anhänger zu präzisieren, wobei auf die neue Begriffsbestimmung für emissionsfreie Anhänger in Artikel 3 Nummer 11 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2019/1242 in der durch die Verordnung (EU) 2024/1610 geänderten Fassung verwiesen wird.

Artikel 8 Absatz 3 – Geltungsbereich von Artikel 7ga für Mitgliedstaaten mit einem gemeinsamen System für Benutzungsgebühren

Der ursprüngliche Vorschlag ging nicht auf diese Bestimmung ein, ihre Änderung ist jedoch notwendig, um sie an die vorgeschlagenen Änderungen von Artikel 7ga Absatz 1 anzupassen. Artikel 8 Absatz 3 enthält einen Verweis auf Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsätze 2 und 3, die von diesem Vorschlag betroffen sind.

Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 2 gilt nun sowohl für die ursprünglichen Fahrzeuguntergruppen als auch für neue Fahrzeuguntergruppen. Die Verlängerung der Frist für Mitgliedstaaten mit einem gemeinsamen System für Benutzungsgebühren betrifft die erste Einführung der Gebührendifferenzierung für die ursprünglichen Fahrzeuguntergruppen. Dieser Geltungsbereich für die ursprünglichen Fahrzeuguntergruppen wird daher nun ausdrücklich festgelegt, ähnlich wie die Änderung von Artikel 7ga Absatz 1 im vorliegenden Vorschlag.

Geänderter 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 sowie zur Klärung und Vereinfachung einiger Bestimmungen

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

¹ ABl. C, [C/2023/874](http://data.europa.eu/eli/C/2023/874), 8.12.2023, S. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oi>.

² ABl. C, 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 Verkehrswägen durch Fahrzeuge (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oi>).

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 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 energieeffizienterer Anhänger auf dem Markt ist daher begrenzt. Aerodynamische Luftleiteinrichtungen sind bereits auf dem Markt verfügbar und werden künftig noch stärker verfügbar werden, 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 dem 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.

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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/0j).

- (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 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.

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

- (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 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.~~
- (11) Bestimmte Vorschriften der Richtlinie 1999/62/EG sollten geklärt und vereinfacht werden, um den Änderungen Rechnung zu tragen, die mit der**

⁸ Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj)).

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, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj)).

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).

Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ an der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² und mit der Verordnung (EU) 2022/1379 der Kommission¹³ an der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission¹⁴ vorgenommen wurden. Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen die Definitionen der Begriffe CO₂-Emissionen, emissionsfreies Fahrzeug, emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug, Fahrzeuggruppe, Emissionsreduktionskurve und Bezugswert für CO₂-Emissionen sowie Artikel 7ga und Artikel 8 Absatz 3, wobei deren ursprüngliche Bedeutung jedoch beibehalten wird.

- (12) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, ab wann die Verpflichtung zur Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren nach den CO₂-Emissionen für eine Fahrzeuguntergruppe gilt. Sie nimmt daher auf die gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 veröffentlichten Bezugswerte für CO₂-Emissionen einer Fahrzeuguntergruppe Bezug. Zudem sollte den nationalen Behörden und Mautdiensteanbietern in dieser Richtlinie ausreichend Zeit für die Umsetzung eingeräumt werden, um die Fahrzeuge dieser Fahrzeuguntergruppen in CO₂-Emissionsklassen einzustufen. Dazu ist ein Umsetzungszeitraum von sechs Monaten nach der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen vorgesehen. Für die ursprünglich unter die genannte Verordnung fallenden Fahrzeuguntergruppen wurde die Verpflichtung zur Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren am 13. Mai 2023 wirksam, d. h. zwei Jahre nach dem Datum der Veröffentlichung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2021/781 der Kommission¹⁵.**
- (13) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, ab wann die gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 angepassten Bezugswerte für CO₂-Emissionen gelten. Für die Umsetzung dieser Änderung ist ein Zeitraum von**

¹¹ Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Mai 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (ABl. L 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/obj>).

¹² 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/obj>).

¹³ Verordnung (EU) 2022/1379 der Kommission vom 5. Juli 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2400 hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von mittelschweren und schweren Lastkraftwagen und schweren Bussen sowie der Einbeziehung von Elektrofahrzeugen und anderen neuen Technologien (ABl. L 212 vom 12.8.2022, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/obj>).

¹⁴ Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L 349 vom 29.12.2017, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/obj>).

¹⁵ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/obj).

sechs Monaten angemessen. Dieses Datum sollte in allen Mitgliedstaaten gleich sein, um die Gleichbehandlung von Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, die Eigentümer ähnlicher Fahrzeuge sind, die am selben Tag erstmals zugelassen wurden, die aber in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassen sind. Darüber hinaus enthält der Durchführungsbeschluss (EU) .../... der Kommission zur Anpassung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2021/781 der Kommission und zur Festlegung der Methode für die Definition repräsentativer Fahrzeuge [Fundstelle einfügen, sobald bekannt] angepasste Bezugswerte für CO₂-Emissionen, die ab dem Berichtszeitraum 2025 auf die Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH angewandt werden. Nach der derzeitigen Fassung der Definition des Begriffs „Emissionsreduktionskurve“ gelten die angepassten Werte ab dem Berichtszeitraum, der nach dem Geltungsbeginn des genannten Rechtsakts beginnt. Sie sollten daher ab dem 1. Juli 2026 gelten. Um zu vermeiden, dass der Umsetzungszeitraum von sechs Monaten zu früh nach der Verabschiedung dieser Richtlinie endet und nicht ausreichend Zeit für die Umsetzung bleibt, wird der 1. Juli 2026 ausdrücklich als Geltungsbeginn beibehalten.

- (14) In dieser Richtlinie sollte die Bedeutung der Emissionsreduktionskurve, die mit der Richtlinie 1999/62/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2022/362 geänderten Fassung festgelegt wurde, beibehalten werden. Mit der Verordnung (EU) 2024/1610 wurde die Verordnung (EU) 2019/1242 durch Einführung einer CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe von 43 % für 2030 geändert. Diese Änderung wirkt sich auch auf das Gefälle der in der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Emissionsreduktionskurve für die Jahre bis einschließlich 2030 aus. Bestimmte Schwellenwerte für CO₂-Emissionsklassen bis einschließlich 2030 sind daher strenger als für 2031 und die Folgejahre. Der daraus resultierende Verlauf der Emissionsreduktionskurve war eine unbeabsichtigte Folge der Verordnung (EU) 2024/1610. Der ursprüngliche Verlauf der Emissionsreduktionskurve sollte daher in der Richtlinie 1999/62/EG durch Festlegung einer CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe von 30 % für 2030 wiederhergestellt werden. Bis diese Änderung Anwendung findet, könnten bestimmte Fahrzeuge anhand einer Emissionsreduktionskurve mit einer CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe von 43 % für 2030 einer CO₂-Emissionsklasse zugeordnet werden. Um die Gleichbehandlung mit Fahrzeugen sicherzustellen, die nach der Verabschiedung dieser Richtlinie einer CO₂-Emissionsklasse zugeordnet werden, sollten die Mitgliedstaaten diese Fahrzeuge binnen zwei Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie anhand einer Emissionsreduktionskurve mit einer CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe von 30 % für 2030 neu einstufen.
- (15) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, wie Fahrzeuge, für die eine Kundeninformationsdatei vorliegt und die vor Beginn der Emissionsreduktionskurve erstmals zugelassen wurden, in CO₂-Emissionsklassen einzustufen sind. Bei Fahrzeuguntergruppen mit dem Referenzzeitraum 2021 oder 2025 gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 besteht eine Diskrepanz zwischen dem Datum des Beginns ihrer Emissionsreduktionskurven und der Frist, innerhalb deren die Hersteller eine gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission ausgestellte Kundeninformationsdatei für neue Fahrzeuge zur Verfügung stellen müssen. Das Datum des Beginns der Emissionsreduktionskurve einer Fahrzeuguntergruppe ist der erste Tag des Referenzzeitraums für diese Fahrzeuguntergruppe gemäß Anhang I Nummer 3.2

der Verordnung (EU) 2019/1242. Die Frist für die Bereitstellung der Kundeninformationsdatei für neue Fahrzeuge einer Fahrzeuguntergruppe ist in Artikel 24 der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission festgelegt. Für diese Fahrzeuguntergruppen liegt die Frist für die Hersteller vor dem Datum des Beginns der Emissionsreduktionskurve. In der Richtlinie 1999/62/EG ist nicht geregelt, wie Fahrzeuge, deren Erstzulassung vor dem Beginn der Emissionsreduktionskurve lag, in CO₂-Emissionsklassen einzustufen sind. Die Mitgliedstaaten sollten diejenigen Fahrzeuge, für die der Eigentümer die CO₂-Emissionen in einer Kundeninformationsdatei nachweisen kann, in eine CO₂-Emissionsklasse einstufen. Die Schwellenwerte der CO₂-Emissionsklassen entsprechen vor dem Beginn der Emissionsreduktionskurve denen des ersten Jahres der Emissionsreduktionskurve.

(16) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, wie Arbeitsfahrzeuge in CO₂-Emissionsklassen einzustufen sind. In der Verordnung (EU) 2019/1242 wird zwischen Arbeitsfahrzeugen – Fahrzeugen, die etwa für die Abfallentsorgung oder Bauarbeiten genutzt werden – und anderen Fahrzeugtypen unterschieden, wozu Untergruppen für Arbeitsfahrzeuge definiert werden. Diese Fahrzeuge sind für etwa 2 % der Emissionen des Schwerlastsektors verantwortlich und werden hauptsächlich in Städten eingesetzt. Nach der Annahme der Verordnung (EU) 2024/1610 werden Arbeitsfahrzeuge erst nach ihrer Erstzulassung als solche eingestuft. Die Kundeninformationsdatei eines Neufahrzeugs enthält daher keine Informationen über die Einstufung des Fahrzeugs als Arbeitsfahrzeug. Arbeitsfahrzeuge können somit nicht als Teil einer Fahrzeuguntergruppe für Arbeitsfahrzeuge betrachtet werden, wenn sie einer CO₂-Emissionsklasse zugeordnet werden. Aus objektiven und praktischen Gründen sollten Arbeitsfahrzeuge für die Zwecke der Richtlinie 1999/62/EG wie Fahrzeuge der entsprechenden Untergruppe für Fahrzeuge behandelt werden, die keine Arbeitsfahrzeuge sind.

(17) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, wie nachgerüstete emissionsfreie Fahrzeuge in CO₂-Emissionsklassen einzustufen sind. In der Verordnung (EU) 2019/1242 sind Zielvorgaben für die Hersteller für die Verringerung der CO₂-Emissionen von neuen schweren Nutzfahrzeugen festgelegt. Im Rahmen dieser Verordnung profitieren die Hersteller insbesondere vom Inverkehrbringen emissionsfreier Fahrzeuge. Mit der Richtlinie 1999/62/EG werden Anreize für die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen geschaffen, da ihnen eine Gebührenermäßigung gemäß der CO₂-Emissionsklasse 5 gewährt wird. Emissionsfreie Fahrzeuge haben derzeit den Nachteil einer geringeren Reichweite als konventionelle Fahrzeuge. Zur Erhöhung der Reichweite können emissionsfreie Fahrzeuge nachgerüstet werden, indem ein Batteriesatz durch einen kraftstoffbetriebenen Generator ersetzt wird. Diese nachgerüsteten Fahrzeuge sind somit Hybridfahrzeuge. Nach der Richtlinie 1999/62/EG werden Fahrzeuge anhand der Fahrzeugunterlagen, die von den Herstellern vor der Erstzulassung des Fahrzeugs erstellt werden, in CO₂-Emissionsklassen eingestuft. Nach dem derzeitigen Rechtsrahmen würden diese nachgerüsteten emissionsfreien Fahrzeuge daher weiterhin von ermäßigten Gebühren in der CO₂-Emissionsklasse 5 profitieren, obwohl sie einen kraftstoffbetriebenen Generator nutzen. Diese Behandlung verzerrt den Straßengüterverkehrsmarkt jedoch zum Nachteil von Betreibern, die nicht nachgerüstete emissionsfreie Fahrzeuge verwenden, und spiegelt die tatsächlichen Emissionsreduktionen während der Lebensdauer der Fahrzeuge für die Zwecke der Verordnung (EU)

2019/1242 nicht wider. Um sicherzustellen, dass alle Fahrzeuge auf der Grundlage der Ergebnisse des VECTO-Simulationsinstruments CO₂-Emissionsklassen zugeordnet werden, sollten mit einem kraftstoffbetriebenen Motor nachgerüstete emissionsfreie Fahrzeuge daher im Rahmen der Richtlinie 1999/62/EG wie Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 1 behandelt werden.

(18) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, wie Zweistofffahrzeuge in CO₂-Emissionsklassen einzustufen sind. Nach Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission müssen die Hersteller ab dem 1. Januar 2024 eine Kundeninformationsdatei für Zweistofffahrzeuge ausstellen. Einige Zweistofffahrzeuge wurden jedoch ohne eine Kundeninformationsdatei vor diesem Datum zugelassen. Fahrzeuge, die vor diesem Zeitpunkt erstmals zugelassen wurden, profitieren nicht von günstigeren Mautgebühren, sodass ihnen ein Wettbewerbsnachteil gegenüber ähnlichen Fahrzeugen entstehen kann, die zu einem späteren Zeitpunkt zugelassen wurden. Die Hersteller können die CO₂-Emissionen eines bereits zugelassenen Fahrzeugs durch eine neue Simulation ermitteln, die den neuesten Anforderungen der Verordnung (EU) 2017/2400 Rechnung trägt. Die Mitgliedstaaten sollten das Ergebnis dieser Simulationen als Nachweis für die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs akzeptieren. Die Kommission sollte die Verwendung rechtswidriger Simulationsergebnisse verhindern und dazu die Inanspruchnahme dieser Möglichkeit durch die Hersteller überwachen. Ein Hersteller, der sich für die Möglichkeit entscheidet, sollte der Kommission dies daher mitteilen. Die Mitgliedstaaten sollten das betreffende Dokument nur dann akzeptieren, wenn es ihnen direkt von einem Hersteller zugeht, in digitaler Form vorliegt – da dies das Betrugsrisiko verringert – und die Kommission einen positiven Beschluss an diesen Hersteller gerichtet hat.

(19) Mit dieser Richtlinie sollten einige inzwischen hinfällige Bestimmungen gestrichen werden. Die Richtlinie 1999/62/EG sieht die Ausweitung ihres Anwendungsbereichs auf Fahrzeuguntergruppen vor, die unter die Verordnung (EU) 2017/2400 fielen, aber noch nicht der Verordnung (EU) 2019/1242 unterlagen. Die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG sind Artikel 2 Absatz 1 Nummer 30 Buchstabe b, Artikel 2 Absatz 1 Nummer 38 Buchstabe b, Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 3 und Artikel 7ga Absatz 7. Mit der Verordnung (EU) 2024/1610 wurde der Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 erweitert, sodass er nun dem Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2017/2400 entspricht. Die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG sind daher hinfällig und sollten gestrichen werden, um den Wortlaut der Richtlinie zu vereinfachen.

(4220) Die Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 sollten daher entsprechend geändert werden –

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 28 erhält folgende Fassung:

„28. „CO₂-Emissionen“ eines schweren Nutzfahrzeugs seine spezifischen CO₂-Emissionen (g CO₂/t-km) gemäß Nummer 2.6.1 seiner Kundeninformationsdatei, wenn es sich um einen Lastkraftwagen handelt, bzw. seine spezifischen CO₂-Emissionen (g CO₂/p-km) gemäß Nummer 2.6.4 seiner Kundeninformationsdatei, wenn es sich um einen Kraftomnibus handelt, wie dies in Anhang IV Teil II der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission (*) festgelegt ist;“

*** Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L 349 vom 29.12.2017, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).**

ab**) Nummer 29 Buchstabe a erhält folgende Fassung:**

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

**** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).**

ac**) Nummer 30 Buchstabe b Nummer 30 erhält folgende Fassung:**

„30. „emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug“ ein emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug im Sinne von Artikel 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) 2019/1242;“

„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;“

d) Nummer 35 erhält folgende Fassung:

„35. „Fahrzeuggruppe“ eine Fahrzeuggruppe im Sinne von Artikel 4 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2017/2400;“

ee**) Nummer 37 erhält folgende Fassung:**

„37. „Emissionsreduktionskurve“ einer Fahrzeuguntergruppe (sg) eine Emissionsreduktionskurve für Lastkraftwagen (ET_{sg,Y}) oder für Kraftomnibusse (ET_{p,sg,Y}), die gemäß Anhang I Nummer 5.1.2.1 der Verordnung (EU) 2019/1242 bestimmt und wie folgt angepasst wird:

a) Für die Jahre $Y < 2030$ beträgt die CO_2 -Emissionsreduktionszielvorgabe für 2030 ($rf_{sg,Y}$ oder $rfp_{sg,Y}$, wenn $Y=2030$) 30 %;

b) für die Jahre $Y > 2030$ beträgt der Zielfaktor ($RET_{sg,Y}$ oder $RETp_{sg,Y}$) 0,7;“

„37. „Emissionsreduktionskurve“ für die Fahrzeuguntergruppe (sg) und den Berichtszeitraum des Jahres Y , d. h. $ET_{sg,Y}$, das Produkt aus dem jährlichen CO_2 -Emissionsreduktionsfaktor ($RET_{sg,Y}$) und dem Bezugswert für CO_2 -Emissionen ($rCO2_{sg}$) der Untergruppe (sg), nämlich $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$; $RET_{sg,Y}$ wird bestimmt gemäß Anhang I Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2019/1242;“

df) Nummer 38 erhält folgende Fassung:

„38. „Bezugswert für CO_2 -Emissionen“ Bezugswert für CO_2 -Emissionen im Sinne von Artikel 2 Absatz 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2019/1242;“

„38. „Bezugswert für CO_2 -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 CO_2 -Emissionen, entsprechend dem Durchschnittswert aller CO_2 -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;“

(eg) 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.“

*** 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 CO_2 -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, **ELI:** http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/0j).

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 **spätestens sechs Monate nach der Veröffentlichung** auf der Grundlage der gemäß Artikel 11 Absatz 1 dieser Verordnung gemäß Artikel 11 Absatz 1 dieser Verordnung veröffentlichten **verabschiedeten** Bezugswerte für CO₂-Emissionen **dieser Fahrzeuguntergruppen** 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.“~~

~~**Die Mitgliedstaaten wenden die** Werden die Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 angepassten Bezugswerte für CO₂-Emissionen **ab dem ersten Tag des sechsten Monats nach** deren Veröffentlichung 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 jedoch ab dem 1. Juli 2026 die gemäß der Durchführungsverordnung (EU) .../... der Kommission [Fundstelle einfügen, sobald bekannt] angepassten Bezugswerte für CO₂-Emissionen an, 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) **In Absatz 2 werden folgende Unterabsätze angefügt:**

~~**„Die Mitgliedstaaten stufen die Fahrzeuge, die anhand einer Emissionsreduktionskurve mit einer CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe von 43 % für 2030 in die CO₂-Emissionsklassen 2 oder 3 eingeordnet wurden, anhand einer Emissionsreduktionskurve mit einer CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe von 30 % für 2030 spätestens bis [Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie + zwei Monate] neu ein.“**~~

~~**Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass alle Fahrzeuge, für die der Verkehrsteilnehmer die CO₂-Emissionen in einer gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400 ausgestellten Kundeninformationsdatei nachweisen kann, in eine CO₂-Emissionsklasse eingeordnet werden können. Liegt das Datum der Erstzulassung eines Fahrzeugs vor dem Beginn der Emissionsreduktionskurve der Fahrzeuguntergruppe, zu der**~~

das Fahrzeug gehört, so gelten die Werte des ersten Jahres der Emissionsreduktionskurve für diese Untergruppe.

Die Mitgliedstaaten behandeln Arbeitsfahrzeuge im Sinne von Artikel 3 Nummer 9 der Verordnung (EU) 2019/1242 wie Fahrzeuge der entsprechenden Untergruppe, die keine Arbeitsfahrzeuge sind.

Die Mitgliedstaaten gewähren keine Gebührenermäßigung gemäß der CO₂-Emissionsklasse 5 für emissionsfreie Fahrzeuge, die mit einem kraftstoffbetriebenen Motor, der elektrische Energie erzeugt oder zum Antrieb des Fahrzeugs beiträgt, nachgerüstet wurden. Die Mitgliedstaaten wenden stattdessen die Gebühren gemäß der CO₂-Emissionsklasse 1 an.

Die Fahrzeughersteller können das Simulationsinstrument gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) 2017/2400 verwenden, um die CO₂-Emissionen eines Zweistofffahrzeugs im Sinne von Artikel 3 Nummer 21 der Verordnung (EU) 2017/2400 nach seinem Herstellungsdatum zu bestimmen, wenn das Herstellungsdatum dieses Fahrzeugs vor dem 1. Januar 2024 lag. Hersteller, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machen wollen, teilen der Kommission ihre Absicht mit, und die Kommission entscheidet, ob sie das Simulationsinstrument für den in diesem Absatz genannten Zweck verwenden dürfen. Für die Einstufung eines Fahrzeugs in eine CO₂-Emissionsklasse akzeptieren die Mitgliedstaaten die von den Herstellern erstellte Simulation als Nachweis der CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs, sofern der Hersteller ihnen die Ergebnisse der Simulation direkt, in digitaler Form und zusammen mit dem an diesen Hersteller gerichteten Beschluss der Kommission übermittelt.“

bc) Absatz 7 wird gestrichen. 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.

~~Die~~ Für die Anhängerklasse 3 gemäß der Tabelle in Anhang VIII gilt für emissionsfreie Anhänger im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2019/1242, die den Effizienzverhältnisschwellenwert für die Anhängerklasse 3 erfüllen, 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 ~~Die Kommission erlässt~~ 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 und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (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 8 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Im Falle eines gemeinsamen Systems für Benutzungsgebühren gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels endet die Umsetzungsfrist für die in Artikel 7ga Absatz 1 genannten Differenzierungen für die Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH am 25. März 2025.“

5.6. 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.“

6.7. 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;“

7.8. 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) ⁽¹⁾	Bemerkungen
Amtliches Kennzeichen	O	
Fahrgestellnummer/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. Kleinkrafträder,

		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 für Anhänger
Effizienzverhältnis – tonnenkilometerabhängig (-) ...	F	anwendbar für Anhänger
Effizienzverhältnis – m ³ -kilometerabhängig (-) ...	F	anwendbar für 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, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**).

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



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 2.10.2025
COM(2025) 589 final

ANNEX

ANHANG

des

**geänderten Vorschlags 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 sowie zur Klärung und Vereinfachung einiger
Bestimmungen**

DE

DE

ANHANG

„ANHANG VIII

KRITERIEN FÜR DIE EINSTUFUNG VON ANHÄNGERN

In diesem Anhang werden die Kriterien festgelegt, nach denen die CO₂-Emissionsklassen von Fahrzeugkombinationen gemäß Artikel 7gc zu differenzieren sind.

Typ des Anhängerfahrzeuges	Effizienzverhältnis		CO ₂ -Emissionsklasse des Kraftfahrzeugs gemäß Artikel 7ga ohne Berücksichtigung der Auswirkungen des Anhängers	Der Fahrzeugkombination zugeordnete CO ₂ -Emissionsklasse mit Berücksichtigung der Auswirkungen des Anhängers	Anhängerklasse
	Weniger als	Mindestens			
Sattelanhänger	ST1	ST2	1	2	1
			2	3	
Anhänger, ausgenommen Sattelanhänger	T1	T2	1	2	1
			2	3	
Sattelanhänger	ST2	ST3	1 oder 2	3	2
Anhänger, ausgenommen Sattelanhänger	T2	T3			
Sattelanhänger	ST3	ST4	1 oder 2 oder 3	4	3
Anhänger, ausgenommen Sattelanhänger	T3	T4			

¹ Für das Effizienzverhältnis eines Anhängers gilt:

1) 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 *1 oder in Nummer 49.11.2 des Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens gemäß der Anlage 1 zu Anhang III der genannten Verordnung angegeben

ist.

2) 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 des Fahrzeugs ist in Nummer 49.10 der Übereinstimmungsbescheinigung 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.

*¹ 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).

“