EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT **DER RAT**

Straßburg, den 25. November 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)
LEX 2551

PE-CONS 58/1/26
REV 1

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR ÄNDERUNG DER RICHTLINIE 1999/62/EG HINSICHTLICH DER CO_2-EMISSIONSABHÄNGIGEN GEBÜHRENDIFFERENZIERUNG FÜR SCHWERE NUTZFAHRZEUGE UND ZUR KLÄRUNG UND VEREINFACHUNG EINIGER BESTIMMUNGEN

RICHTLINIE (EU) 2026/…
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 25. November 2026

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG
hinsichtlich der CO_2-emissionsabhängigen Gebührendifferenzierung
für schwere Nutzfahrzeuge und 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 Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[1],

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren[2],

---

1 ABl. C, 2023/874, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj und ABl. C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj.

2 Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 7. Oktober 2026 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 26. Oktober 2026.

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates[3] zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[4] wurden das Verursacherprinzip („der Verursacher zahlt“) und das Nutzerprinzip („der Nutzer zahlt“) gestärkt, indem CO_2-emissionsabhängige obligatorische Gebühren für bestimmte Fahrzeuge eingeführt wurden, entweder durch Differenzierung der Infrastruktur- und Benutzungsgebühren in Abhängigkeit von den CO_2-Emissionen der Fahrzeuge oder durch die Erhebung einer Gebühr für CO_2-emissionsbedingte externe Kosten.

---

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

4 Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

(2) Bestimmte Vorschriften der Richtlinie 1999/62/EG sollten klargestellt und vereinfacht werden, um den Änderungen Rechnung zu tragen, die mit der Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates[5] an der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates[6] und mit der Verordnung (EU) 2022/1379 der Kommission[7] an der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission[8] vorgenommen wurden.

---

5 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 CO_2-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).

6 Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO_2-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) 2022/1379 der Kommission vom 5. Juli 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2400 hinsichtlich der Bestimmung der CO_2-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).

8 Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bestimmung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge und 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).

(3) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, ab wann die Verpflichtung zur CO_2-emissionsabhängigen Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren für eine Fahrzeuguntergruppe gilt. Diese Richtlinie sollte daher durchgehend auf die gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 veröffentlichten Bezugswerte für CO_2-Emissionen einer Fahrzeuguntergruppe Bezug nehmen. Zudem sollte die vorliegende Richtlinie den nationalen Behörden und Mautdiensteanbietern ausreichend Zeit für die Umsetzung einräumen, um die Fahrzeuge dieser Fahrzeuguntergruppen in CO_2-Emissionsklassen einzustufen. Die Mitgliedstaaten sollten mindestens 12 Monate Zeit haben, die Umsetzung der Differenzierung der Straßennutzungsgebühren für neue Fahrzeuguntergruppen nach der Veröffentlichung von deren Bezugswerten für CO_2-Emissionen umzusetzen. Im Sinne der Vorhersehbarkeit und der Vereinfachung sollte diese Differenzierung stets entweder ab dem 1. Juli des auf das Jahr der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO_2-Emissionen der neuen Fahrzeuguntergruppe folgenden Jahres gelten, wenn diese Veröffentlichung vor dem 1. Juli erfolgte, oder ab dem 1. Januar des zweiten auf das Jahr der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO_2-Emissionen der neuen Fahrzeuguntergruppe folgenden Jahres, wenn die Veröffentlichung am oder nach dem 1. Juli erfolgte. Für die ursprünglich unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallenden Fahrzeuguntergruppen wurde die Verpflichtung zur Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren am 13. Mai 2023 wirksam, das heißt zwei Jahre nach dem Datum der Veröffentlichung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2021/781 der Kommission[9].

[9] Durchführungsbeschluss (EU) 2021/781 der Kommission vom 10. Mai 2021 über die Veröffentlichung einer Liste mit bestimmten CO_2-Emissionswerten je Hersteller sowie der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen aller in der Union zugelassenen neuen schweren Nutzfahrzeuge und der Bezugswerte für CO_2-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/oj).

(4) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, ab wann die gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 erlassenen Anpassungen der Bezugswerte für CO_2-Emissionen gelten. Die Mitgliedstaaten sollten mindestens 12 Monate Zeit haben, die angepassten Bezugswerte für CO_2-Emissionen umzusetzen. Im Sinne der Vorhersehbarkeit und der Vereinfachung sollten die angepassten Bezugswerte für CO_2-Emissionen stets entweder ab dem 1. Juli des auf das Jahr ihrer Veröffentlichung folgenden Jahres gelten, wenn die Veröffentlichung vor dem 1. Juli erfolgte, oder ab dem 1. Januar des zweiten auf das Jahr ihrer Veröffentlichung folgenden Jahres, wenn die Veröffentlichung am oder nach dem 1. Juli erfolgte. Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2545 der Kommission[10] wurden die Bezugswerte für CO_2-Emissionen für die Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH, die ab dem Berichtszeitraum 2025 angewandt werden, jedoch angepasst. Nach der mit der Richtlinie (EU) 2022/362 eingeführten Begriffsbestimmung für „Emissionsreduktionskurve“ gelten die angepassten Werte ab dem Berichtszeitraum, der nach dem Geltungsbeginn des Rechtsakts, der diese angepassten Werte enthält, beginnt. Sie sollten daher ab dem 1. Juli 2026 gelten und, der Geltungsbeginn am 1. Juli 2026 sollte, um Rechtssicherheit zu gewährleisten, ausdrücklich beibehalten werden.

---

[10] Durchführungsverordnung (EU) 2025/2545 der Kommission vom 15. Dezember 2025 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2335 durch Festlegung angepasster Bezugswerte für CO_2-Emissionen und der Methode zur Bestimmung repräsentativer Fahrzeuge (ABl. L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

(5) In der vorliegenden Richtlinie sollte die mit der Richtlinie (EU) 2022/362 eingeführte Bedeutung der Begriffsbestimmung für „Emissionsreduktionskurve“ in der Richtlinie 1999/62/EG beibehalten werden. Mit der Verordnung (EU) 2024/1610 wurde die Verordnung (EU) 2019/1242 durch Einführung einer CO_2-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 CO_2-Emissionsklassen für die Jahre bis einschließlich 2030 sind daher strenger als die Schwellenwerte 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 durch Änderung der Richtlinie 1999/62/EG wiederhergestellt werden, um eine CO_2-Emissionsreduktionszielvorgabe für 2030 von 30 % festzulegen. Bis diese Änderung Anwendung findet, ist es möglich, dass bestimmte Fahrzeuge auf Basis einer Emissionsreduktionskurve mit einer CO_2-Emissionsreduktionszielvorgabe von 43 % für 2030 in eine CO_2-Emissionsklasse eingestuft werden. Um die Gleichbehandlung mit Fahrzeugen sicherzustellen, die nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie in eine CO_2-Emissionsklasse eingestuft werden, sollten die Mitgliedstaaten diejenigen Fahrzeuge, deren Zuordnung auf einer Zielvorgabe von 43 % beruht, auf Basis einer Emissionsreduktionskurve mit einer CO_2-Emissionsreduktionszielvorgabe von 30 % für 2030 neu einstufen. Um sicherzustellen, dass Fahrzeuge unabhängig davon, wo in der Union sie am Straßenverkehr teilnehmen, stets der gleichen CO_2-Emissionsklasse angehören, sollten die Mitgliedstaaten die Neueinstufung ab demselben Zeitpunkt anwenden, d. h. dem spätesten Termin für die Umsetzung dieser Richtlinie.

(6) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, wie Fahrzeuge, für die eine Kundeninformationsdatei gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 vorliegt und die vor Beginn der Emissionsreduktionskurve erstmals zugelassen wurden, in CO_2-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 der Verordnung (EU) 2017/2400 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 der Verordnung (EU) 2019/1242. Die Frist für die Bereitstellung der Kundeninformationsdatei für neue Fahrzeuge einer Fahrzeuguntergruppe ist in der Verordnung (EU) 2017/2400 festgelegt. Für diese Fahrzeuguntergruppen liegt die Frist der Hersteller, eine Kundeninformationsdatei zur Verfügung zu stellen, vor dem Datum des Beginns der Emissionsreduktionskurve. In der Richtlinie 1999/62/EG ist nicht geregelt, wie Fahrzeuge, deren Erstzulassung vor dem Datum des Beginns der Emissionsreduktionskurve lag, in CO_2-Emissionsklassen einzustufen sind. Die Mitgliedstaaten sollten Fahrzeuge in eine CO_2-Emissionsklasse einstufen, wenn der Eigentümer die CO_2-Emissionen des Fahrzeugs in einer Kundeninformationsdatei nachweisen kann. Die Schwellenwerte der CO_2-Emissionsklassen vor dem Datum des Beginns der Emissionsreduktionskurve entsprechen denen des ersten Jahres der Emissionsreduktionskurve.

(7) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, wie Arbeitsfahrzeuge in CO_2-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. Die genannten 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 in eine CO_2-Emissionsklasse eingestuft werden. Aus objektiven und praktischen Gründen sollten Arbeitsfahrzeuge für die Zwecke der Richtlinie 1999/62/EG als der entsprechenden Untergruppe für Fahrzeuge, die keine Arbeitsfahrzeuge sind, zugehörig behandelt werden.

(8) Die Nachrüstung, das heißt im Allgemeinen die Änderung der technischen Merkmale eines Fahrzeugs nach seiner Erstzulassung, einschließlich physischer Änderungen oder Softwareänderungen, könnte der Emissionsreduktion des Fahrzeugs dienen oder seine Emissionsleistung beeinflussen. Innerhalb des derzeitigen Rechtsrahmens ist die Bestimmung der CO_2-Emissionen nachgerüsteter Fahrzeuge nicht möglich. Um die Einstufung nachgerüsteter Fahrzeuge zu CO_2-Emissionsklassen unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Nachrüstungsverfahrens zu ermöglichen, sollte die Kommission, unter Berücksichtigung der möglichen Auswirkungen auf die Anwendung und Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/1242, Optionen für die Bestimmung der CO_2-Emissionen nachgerüsteter Fahrzeuge bewerten und, sofern erforderlich, einen Vorschlag zur Änderung dieser Richtlinie vorlegen. Solange keine solchen allgemeinen Regeln für die Bestimmung der CO_2-Emissionen nachgerüsteter Fahrzeuge gelten, sollte in dieser Richtlinie klargestellt werden, wie nachgerüstete emissionsfreie Fahrzeuge in CO_2-Emissionsklassen einzustufen sind. In der Verordnung (EU) 2019/1242 sind Zielvorgaben für die Hersteller für die Verringerung der CO_2-Emissionen von neuen schweren Nutzfahrzeugen festgelegt. Im Rahmen der genannten Verordnung profitieren die Hersteller insbesondere vom Inverkehrbringen emissionsfreier Fahrzeuge. Die Richtlinie 1999/62/EG fördert die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen, indem diesen eine Ermäßigung der Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren gemäß der CO_2-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 werden somit zu Hybridfahrzeugen. Nach der Richtlinie 1999/62/EG werden Fahrzeuge anhand der Fahrzeugunterlagen, die von den Herstellern vor der Erstzulassung des Fahrzeugs erstellt werden, in CO_2-Emissionsklassen eingestuft. Nach dem derzeitigen Rechtsrahmen würden diese nachgerüsteten Fahrzeuge daher weiterhin von ermäßigten Gebühren in der CO_2-Emissionsklasse 5 profitieren, obwohl sie einen kraftstoffbetriebenen Generator nutzen. Die Fortführung dieses Vorteils verzerrt den Straßengüterverkehrsmarkt jedoch zum Nachteil von Betreibern, die nicht nachgerüstete emissionsfreie Fahrzeuge verwenden, und spiegelt die tatsächlichen Emissionsreduktionen während der Lebensdauer solcher nachgerüsteter Fahrzeuge für die Zwecke der Verordnung (EU) 2019/1242 nicht wider. Um sicherzustellen, dass alle Fahrzeuge auf der Grundlage der Ergebnisse des in der Verordnung (EU) 2017/2400 genannten Simulationsinstruments (Instrument zur Berechnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen - vehicle energy consumption calculation tool, VECTO) in CO_2-Emissionsklassen eingestuft werden, sollten mit einem kraftstoffbetriebenen Motor nachgerüstete emissionsfreie Fahrzeuge daher im Rahmen der Richtlinie 1999/62/EG wie Fahrzeuge der CO_2-Emissionsklasse 1 behandelt werden.

(9) In dieser Richtlinie sollte klargestellt werden, wie Zweistofffahrzeuge in CO_2-Emissionsklassen einzustufen sind. Nach 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 Gebühren, sodass ihnen ein Wettbewerbsnachteil gegenüber ähnlichen Fahrzeugen entstehen könnte, die zu einem späteren Zeitpunkt zugelassen wurden. Die Hersteller haben die Möglichkeit, die CO_2-Emissionen eines bereits zugelassenen Fahrzeugs durch eine neue Simulation zu ermitteln, die die neuesten Anforderungen der Verordnung (EU) 2017/2400 berücksichtigt. Die Mitgliedstaaten sollten das Ergebnis dieser Simulationen als Nachweis für die CO_2-Emissionen des Fahrzeugs akzeptieren. Die Kommission sollte die Verwendung nicht genehmigter Simulationsergebnisse verhindern und dazu die Inanspruchnahme dieser Möglichkeit durch die Hersteller überwachen. Ein Hersteller, der sich für diese Möglichkeit entscheidet, sollte der Kommission seine Absicht daher mitteilen. Die Mitgliedstaaten sollten ein Dokument, das solche Simulationsergebnisse enthält, 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.

(10) Die Richtlinie 1999/62/EG sieht die Ausweitung ihres Anwendungsbereichs auf Fahrzeuguntergruppen vor, die der Verordnung (EU) 2017/2400 unterfallen aber noch nicht der Verordnung (EU) 2019/1242. Mit der Verordnung (EU) 2024/1610 wurde der Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 jedoch erweitert, sodass er nun dem Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2017/2400 entspricht. Die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG sind daher hinfällig geworden und sollten gestrichen werden, um den Wortlaut der genannten Richtlinie zu vereinfachen.

(11) Mit der Richtlinie (EU) 2022/362 wurde eine Differenzierung von Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren für Fahrzeuge nach der CO_2-Emissionsklasse als Beitrag zur Senkung der CO_2-Emissionen im Straßenverkehr eingeführt. Um Anreize für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu schaffen, durften die Mitgliedstaaten emissionsfreie Fahrzeuge vorübergehend von Straßenbenutzungsgebühren befreien. Ergänzend zu einer solchen Maßnahme sollte ein Mitgliedstaat für emissionsarme Fahrzeuge eine angemessene Ermäßigung der Infrastruktur- oder der Benutzungsgebühren vorsehen können. Um Komplementarität zwischen den Maßnahmen zur Förderung der Nachfrage nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen zu gewährleisten, sollte diese Möglichkeit nur in Kombination mit Maßnahmen für emissionsfreie Fahrzeuge zur Verfügung stehen und nach dem 30. Juni 2031 auf die festgelegte maximale Ermäßigung um 50 % begrenzt sein.

(12) Obwohl effiziente Anhänger die CO_2-Emissionen konventioneller Fahrzeuge verringern und die Reichweite von Fahrzeugen erhöhen können, bietet diese Richtlinie keine Rechtsgrundlage, aufgrund deren die Mitgliedstaaten die Merkmale von Anhängern bei der Festlegung von Mautgebührensätzen berücksichtigen könnten. Die Kommission sollte Optionen zur Umsetzung der Mautdifferenzierung auf der Grundlage der Merkmale von Anhängern bewerten. Solche Optionen für die Umsetzung sollten minimalen Aufwand seitens der Verkehrsunternehmer erfordern und kosteneffizient in bestehende Mautsysteme eingeführt werden können. Die Kommission sollte die verschiedenen auf dem Markt verfügbaren Technologien und Ausrüstungen, einschließlich der Nachrüstung bestehender Anhängerflotten, und die Gesamtenergieeinsparung durch den Einsatz dieser Technologien und Ausrüstungen berücksichtigen. Die Kommission sollte die Ergebnisse von Pilotprojekten in diesem Bereich gebührend berücksichtigen und den Verwaltungsaufwands, die betrieblichen Beschränkungen, die wirtschaftlichen Parameter der auf dem Markt verfügbaren Technologien sowie die Kosteneffizienz in ihre Erwägungen aufnehmen.

(13) Durch einen Mechanismus für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten beim Austausch von Daten im Zusammenhang mit den Fahrzeugeinstufungsparametern können Verwaltungsverfahren vereinfacht und die gegenseitige Anerkennung erleichtert werden. Daher sollte die Kommission die Arbeit in einer Sachverständigengruppe koordinieren, um bewährte Verfahren zu ermitteln und deren Austausch zu fördern und Vorschläge für einen gemeinsamen Ansatz zu unterbreiten. In diesem Rahmen sollte bewertet werden, wie gut die Nutzung bestehender Mechanismen, etwa der elektronischen Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs, des Informationsaustauschs gemäß der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] und des Austauschs von Informationen über Fahrzeugregisterdaten geeignet ist.

(14) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Sicherstellung kohärenter Anwendung der Vorschriften für die Einstufung von schweren Nutzfahrzeugen in CO_2-Emissionsklassen sowie die Differenzierung von Infrastruktur- und Benutzungsgebühren in der Union, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern aufgrund ihres Umfangs und ihrer Wirkungen vielmehr auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(15) Die Richtlinie 1999/62/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

---

[11] 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).

Artikel 1

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. ‚CO_2-Emissionen‘ eines schweren Nutzfahrzeugs seine spezifischen CO_2-Emissionen (g CO_2/t-km), wenn es sich um einen Lastkraftwagen handelt, bzw. seine spezifischen CO_2-Emissionen (g CO_2/p-km), wenn es sich um einen Kraftomnibus handelt, entsprechend den Angaben in seiner Kundeninformationsdatei gemäß Anhang IV Teil II der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission*;

---

* Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bestimmung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge und 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).“

b) Nummer 29 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) schwere Kraftfahrzeuge gemäß Artikel 3 Nummer 11 Buchstaben a 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 CO_2-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).“

c) 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;“

d) Nummer 35 erhält folgende Fassung:

„35. ‚Fahrzeuggruppe‘ eine Fahrzeuggruppe gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2017/2400;“

e) Nummer 37 erhält folgende Fassung:

„37. ‚Emissionsreduktionskurve' einer Fahrzeuguntergruppe (sg) eine CO_2-Emissionsreduktionskurve für Lastkraftwagen ($ET_{sg,Y}$) oder für Kraftomnibusse ($ETp_{sg,Y}$), die gemäß Anhang I Nummer 5.1.2.1 der Verordnung (EU) 2019/1242 bestimmt und wie folgt angepasst wird:

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

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

f) Nummer 38 erhält folgende Fassung:

„38. ‚Bezugswert für CO_2-Emissionen' den Bezugswert für CO_2-Emissionen im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2019/1242;"

2. In Artikel 2 Absatz 2 erhält der einleitende Teil folgende Fassung:

„(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 Nummer 3 gilt Folgendes:"

3. Artikel 7ga wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten differenzieren die Infrastruktur- und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge gemäß diesem Artikel.

Die Mitgliedstaaten wenden diese Differenzierung auf Fahrzeuguntergruppen, die der Verordnung (EU) 2019/1242 unterfallen, nach der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO_2-Emissionen dieser Fahrzeuguntergruppen gemäß Artikel 11 Absatz 1 dieser Verordnung an. Diese Differenzierung gilt entweder ab dem 1. Juli des auf das Jahr dieser Veröffentlichung folgenden Jahres, wenn die Veröffentlichung vor dem 1. Juli erfolgte, oder ab dem 1. Januar des zweiten auf das Jahr dieser Veröffentlichung folgenden Jahres, wenn sie am oder nach dem 1. Juli erfolgte. 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 ab dem 13. Mai 2023 an.

Die Mitgliedstaaten wenden die gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 angepassten Bezugswerte für CO_2-Emissionen entweder ab dem 1. Juli des auf das Jahr der Veröffentlichung der angepassten Bezugswerte für CO_2-Emissionen folgenden Jahres an, wenn die Veröffentlichung vor dem 1. Juli erfolgte, oder ab dem 1. Januar des zweiten auf das Jahr dieser Veröffentlichung folgenden Jahres, wenn die Veröffentlichung am oder nach dem 1. Juli erfolgte. 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 die angepassten Bezugswerte für CO_2-Emissionen ab dem 1. Juli 2026 an.

Unbeschadet der in Absatz 3 dieses Artikels vorgesehenen Ermäßigungssätze können die Mitgliedstaaten für emissionsfreie Fahrzeuge jeder Fahrzeuggruppe ab dem 24. März 2022 bis zum 30. Juni 2031 ermäßigte Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätze oder die Befreiung von diesen Gebühren vorsehen. Innerhalb des genannten Zeitraums können die Mitgliedstaaten für emissionsarme Fahrzeuge einen angemessenen ermäßigten Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensatz anwenden, sofern für emissionsfreie Fahrzeuge eine Befreiung von der Zahlung von Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren gilt; diese Ermäßigung darf nicht höher sein als 75 % der Gebühren, die für die für Fahrzeuge der CO_2-Emissionsklasse 1 gemäß Absatz 2 dieses Artikels gelten. Ab dem 1. Juli 2031 sind Ermäßigungen für emissionsfreie Fahrzeuge auf 75 % der Gebühren begrenzt, die für Fahrzeuge der CO_2-Emissionsklasse 1 gelten. Ab dem 1. Juli 2031 dürfen ermäßigte Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätze für emissionsarme Fahrzeuge Ermäßigungen nur angewandt werden, wenn für emissionsfreie Fahrzeuge eine höhere Ermäßigungsrate gilt, und sind auf 50 % der Gebühren zu begrenzen, die für Fahrzeuge der CO_2-Emissionsklasse 1 gelten.“;

b) In Absatz 2 werden folgende Unterabsätze angefügt:

„Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Fahrzeuge, die auf Basis einer Emissionsreduktionskurve mit einer CO_2-Emissionsreduktionszielvorgabe von 43 % für 2030 in die CO_2-Emissionsklassen 1 oder 2 eingestuft wurden, auf Basis einer Emissionsreduktionskurve mit einer CO_2-Emissionsreduktionszielvorgabe von 30 % für 2030 neu klassifiziert werden.

Die Mitgliedstaaten betrachten alle Fahrzeuge, für die der Verkehrsteilnehmer die CO_2-Emissionen in einer gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400 ausgestellten Kundeninformationsdatei nachweisen kann, als für eine Einstufung in eine CO_2-Emissionsklasse geeignet. Liegt das Datum der Erstzulassung eines Fahrzeugs vor dem Datum des Beginns der Emissionsreduktionskurve der Fahrzeuguntergruppe, zu der das Fahrzeug gehört, so gelten die Werte des ersten Jahres der Emissionsreduktionskurve dieser 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 CO_2-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 CO_2-Emissionsklasse 1 an.

Die Fahrzeughersteller können das Simulationsinstrument nach Artikel 5 der Verordnung (EU) 2017/2400 verwenden, um die CO_2-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 Unterabsatz genannten Zweck verwenden dürfen, und teilt diesem Hersteller ihre Entscheidung mit. Für die Einstufung eines Fahrzeugs in eine CO_2-Emissionsklasse akzeptieren die Mitgliedstaaten die von den Herstellern erstellte Simulation als Nachweis der CO_2-Emissionen eines Fahrzeugs, sofern der betreffende Hersteller dem betreffenden Mitgliedstaat die Ergebnisse dieser Simulation direkt, in digitaler Form und zusammen mit dem diesen Hersteller mitgeteilten Beschluss der Kommission übermittelt.“

c) Absatz 7 wird gestrichen.

d) Der folgende Absatz wird angefügt:

„(12) Die Kommission bewertet bis zum 30. Juni 2029 die folgenden Optionen,

a) es den Mitgliedstaaten zu erlauben, Mautgebührensätze auf der Grundlage der Merkmale von Anhängern zu differenzieren und dabei die besonderen Gegebenheiten in den einzelnen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen, etwa die Heterogenität der Anhängerflotten, die verschiedenen Technologien und Ausrüstungen auf dem Markt und die Gesamtenergieeinsparung durch den Einsatz dieser Technologien und Ausrüstungen; und

b) die CO_2-Emissionen nachgerüsteter Kraftfahrzeuge und Anhänger zu bestimmen.

Die Kommission berücksichtigt die möglichen Auswirkungen der in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Optionen auf die Anwendung und Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/1242. Die Kommission nimmt die Ergebnisse von Pilotprojekten in diesem Bereich gebührend zur Kenntnis und berücksichtigt den Verwaltungsaufwand, die betrieblichen Beschränkungen, die wirtschaftlichen Parameter der auf dem Markt verfügbaren Technologien sowie die Kosteneffizienz. Auf der Grundlage dieser Bewertung kann die Kommission erforderlichenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie unterbreiten.“

4. 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. In Artikel 9b wird folgender Absatz angefügt:

„Um den Austausch von Fahrzeuginformationen im Zusammenhang mit den Parametern für die Fahrzeugklassifizierung im Sinne von Artikel 2 Nummer 17 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu erleichtern sowie mit dem Ziel, auf die gegenseitige Anerkennung zwischen den Mitgliedstaaten für die Zwecke der Fahrzeugeinstufung und der Durchsetzung hinzuarbeiten, koordiniert die Kommission die Arbeit in der in Artikel 9e Absatz 4 genannten Sachverständigengruppe, um bewährte Verfahren zu ermitteln und deren Austausch zu fördern und Vorschläge für einen gemeinsamen Ansatz zu unterbreiten.“

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 31. Dezember 2027 nachzukommen. Sie informieren die Kommission unverzüglich darüber.

Die Mitgliedstaaten wenden ab dem 1. Januar 2028 die Maßnahmen an, die erforderlich sind, um Folgendem nachzukommen:

a) Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe e der vorliegenden Richtlinie und

b) Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b der vorliegenden Richtlinie soweit dieser Buchstabe Artikel 7ga(2) der Richtlinie 1999/62/EG einen dritten Unterabsatz hinzufügt.

Bei Erlass dieser Maßnahmen nehmen die Mitgliedstaaten in den Maßnahmen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Art und Weise dieser Bezugnahme wird von den Mitgliedstaaten festgelegt.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am …

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