EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG hinsichtlich der Verlängerung des Zeitraums, in dem emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge in den Genuss von erheblich ermäßigten Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätzen oder einer Befreiung von diesen Gebühren kommen können

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Der Kompass für Wettbewerbsfähigkeit[1] ist die Richtschnur für die Wirtschaftspolitik der Kommission während des laufenden Mandats. Er baut auf der Erklärung von Budapest[2] des Europäischen Rates und der Erklärung von Antwerpen[3] der Vertreter europäischer Unternehmen und Gewerkschaften auf. Im Kompass für Wettbewerbsfähigkeit wird *ein gemeinsamer Fahrplan für Dekarbonisierung und Wettbewerbsfähigkeit* als eines von drei Handlungsfeldern zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit definiert.

Dieses Handlungsfeld wird im Rahmen des Deals für eine saubere Industrie[4] entwickelt. Dadurch soll die Wettbewerbsfähigkeit der EU gestärkt werden, während gleichzeitig der Kurs zur Erreichung der Klimaneutralität beibehalten wird. Der Schwerpunkt liegt auf der Unterstützung der Unternehmen im Hinblick auf dieses Ziel und der Schaffung der entsprechenden Voraussetzungen. Der Deal zielt auch darauf ab, die wirtschaftliche Sicherheit und die Energieversorgungssicherheit der EU zu erhöhen, indem ihre Abhängigkeit von importierten fossilen Brennstoffen verringert und der Anteil der dekarbonisierten Energie an der Energieerzeugung in der EU erhöht wird.

Im Kompass für Wettbewerbsfähigkeit und im Deal für eine saubere Industrie wird besonderes Augenmerk auf die Automobilindustrie gelegt. Diese Industrie befindet sich in einer tiefgreifenden Transformation, die durch technologische Veränderungen wie Digitalisierung und Dekarbonisierung vorangetrieben wird. Vor diesem Hintergrund hat die Kommission einen Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[5] angenommen.

In diesen drei Strategien wird die Dekarbonisierung als starker Wachstumsmotor angesehen und es werden konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, um Industriezweigen in der EU einen stichhaltigeren Business Case für eine saubere Produktion zu bieten. Der Aktionsplan enthält spezifische Anreize für den verstärkten Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge, einschließlich schwerer Nutzfahrzeuge.

Im Jahr 2022 waren schwere Nutzfahrzeuge trotz ihres geringen Anteils von nur 2,4 % an der gesamten Fahrzeugflotte[6] für 27,5 % der CO_2-Emissionen aus dem Straßenverkehr[7] verantwortlich. Die CO_2-Emissionen der schweren Nutzfahrzeuge im Straßenverkehr machten mehr als 6,9 % aller Emissionen in der EU aus und waren 20 % höher als 1995.

---

1 COM(2025) 30 final.
2 https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.
3 https://antwerp-declaration.eu/.
4 COM(2025) 85 final.
5 COM(2025) 95 final.
6 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.
7 Die CO_2-Emissionen der schweren Nutzfahrzeuge stiegen zwischen 1995 und 2022 um 20 % und deren Verkehrsaufkommen im selben Zeitraum um 70 % an. Der relative Rückgang der CO_2-Emissionen war daher auf effizientere Fahrzeuge zurückzuführen. Trotz dieser Verbesserung führte dies aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht zu einem absoluten Rückgang der CO_2-Emissionen. Zum Vergleich: Die CO_2-Emissionen von Pkw und deren Verkehrsaufkommen stiegen im selben Zeitraum um 9 % bzw. 24 % an. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en?prefLang=de.

Der Straßengüterverkehr ist ein schwer dekarbonisierbarer Sektor, d. h. die Kosten für die Verringerung seiner Emissionen sind höher als in anderen Wirtschaftszweigen. Darüber hinaus ist der Markt für Straßengüterverkehrsdienste durch starken Wettbewerb und niedrige Gewinnspannen gekennzeichnet, was Investitionen in teure emissionsmindernde Technologien wie emissionsfreie Fahrzeuge einschränkt.

Innovationen der Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge haben in den letzten Jahren zur Einführung emissionsfreier Modelle für alle Anwendungsfälle geführt, einschließlich Langstrecke[8]. Ihr Einsatz hat seit 2019 erheblich zugenommen[9]. Im Jahr 2024 waren 3,9 % aller neuen schweren Nutzfahrzeuge emissionsfreie Fahrzeuge[10], davon 1,2 % mit einem Gewicht von über 12 t. Der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge ist jedoch nach wie vor extrem niedrig[11].

Das CO_2-Reduktionsziel für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2025 von 15 % gegenüber den Werten aus dem Jahr 2019[12] kann durch Effizienzsteigerungen bei konventionellen Fahrzeugen erreicht werden, doch muss der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge rasch zunehmen, um die künftigen Ziele zu erreichen[13]. Die Vorabinvestitionen für den Erwerb eines emissionsfreien Fahrzeugs sind jedoch etwa 2,5-mal höher als die Kosten für gleichwertige konventionelle Fahrzeuge[14] und stellen nach wie vor eines der größten Hindernisse für den umfangreicheren Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge dar.

Im Gegensatz zum Markt für Personenkraftwagen ist der Markt für schwere Nutzfahrzeuge ein B2B-Markt. Die Investitionsentscheidungen werden von den Kosten eines Fahrzeugs über seine gesamte Lebensdauer bestimmt. Diese Kosten werden als Gesamtbetriebskosten[15]

---

8 Siehe Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Technologie- und Marktreife schwerer Straßenfahrzeuge (COM(2025) 260). Siehe auch die Liste der vorhandenen emissionsfreien Modelle, die unten auf der folgenden Website abrufbar ist: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

9 Im Vergleich zu 2019 wurden im Jahr 2024 40-mal mehr emissionsfreie Lastkraftwagen mit einem Gewicht von über 12 t, 6,5-mal mehr emissionsfreie Lastkraftwagen mit einem Gewicht von 3,5 bis 12 t und 4-mal mehr emissionsfreie Kraftomnibusse verkauft. Die Verkaufszahlen emissionsfreier Fahrzeuge im Jahr 2024 lagen bei 3 400 Lastkraftwagen mit einem Gewicht von über 12 t (etwa 1,2 % der Neuzulassungen), 4 800 Lastkraftwagen mit einem Gewicht von 3,5 bis 12 t (10 %) und 6 000 Kraftomnibussen (17 %). https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

10 https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

11 Batterieelektrische schwere Nutzfahrzeuge (d. h. Fahrzeuge mit einem Gewicht von über 3,5 t) machten im Jahr 2023 0,1 % der EU-Flotte aus (Dänemark hatte mit 1 % den höchsten Anteil). Batterieelektrische Kraftomnibusse machten 2,5 % der Flotte aus (die Niederlande hatten mit 17,7 % den höchsten Anteil). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

12 Die Emissionsreduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge im Straßenverkehr sind in der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge festgelegt. Siehe den nachstehenden Abschnitt „Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen“.

13 Nach Angaben der Hersteller ist davon auszugehen, dass etwa jedes dritte neue schwere Nutzfahrzeug im Jahr 2030 emissionsfrei sein wird. Siehe COM(2025) 260 und die entsprechende Begleitstudie: „Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs“, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/.

14 Ein Vergleich der Einzelhandelspreise für Lastkraftwagen mit unterschiedlicher Antriebstechnologie findet sich in Anlage C der folgenden Studie: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

15 Die Gesamtbetriebskosten eines Fahrzeugs ergeben sich aus der Summe der Anschaffungskosten und der Betriebskosten des Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer (Kraftstoff, Instandhaltung, Steuern, Straßenbenutzungsgebühren und Versicherungen usw.).

bezeichnet. Der Markt für schwere Nutzfahrzeuge ist preissensibel. Dies bedeutet, dass die Kaufentscheidung der Betreiber bei der Investition in ein neues Fahrzeug wahrscheinlich von den Gesamtbetriebskosten des Fahrzeugs abhängt. Mit anderen Worten bietet sich Betreibern ein Business Case zur Investition in ein emissionsfreies Fahrzeug, sobald dessen Kosten niedriger sind als die Kosten eines konventionellen Fahrzeugs, das mit fossilen Brennstoffen betrieben wird.

Differenzierte Straßenbenutzungsgebühren können die Betriebskosten und damit die Gesamtbetriebskosten emissionsfreier Fahrzeuge senken. Sie können somit dazu beitragen, einen stichhaltigeren Business Case für Investitionen in diese Fahrzeuge zu schaffen.

Mit der Richtlinie (EU) 2022/362[16] werden Straßenbenutzungsgebühren[17] auf der Grundlage von CO_2-Emissionen ermöglicht. Mit der Richtlinie (EU) 2022/362 wurde die Richtlinie 1999/62/EG[18] geändert, indem unter anderem die Differenzierung der Infrastruktur- und Benutzungsgebühren (Begünstigung umweltfreundlicherer Fahrzeuge) und/oder die Internalisierung der externen CO_2-Kosten (Benachteiligung umweltschädlicherer Fahrzeuge) vorgesehen wurde. Beide Maßnahmen verringern die Lücke zwischen den Gesamtbetriebskosten konventioneller Fahrzeuge und den Gesamtbetriebskosten emissionsfreier Fahrzeuge.

Die Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren erfolgt durch eine Ermäßigung der Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren für emissionsfreie Fahrzeuge um 50 % bis 75 %[19]. Die Gebühr für externe Kosten fügt die externen Kosten verkehrsbedingter CO_2-Emissionen den Infrastrukturgebühren hinzu. Die Richtlinie enthält Bezugswerte für diese Gebühr auf der Grundlage eines CO_2-Preises von 100 EUR pro ausgestoßener Tonne CO_2[20].

Mit der Richtlinie werden diese beiden Mechanismen weiter gestärkt, indem den Mitgliedstaaten gestattet wird, bis zum 31. Dezember 2025 erhebliche Ermäßigungssätze für emissionsfreie Fahrzeuge zu gewähren oder sie sogar vollständig von den Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren zu befreien[21]. Zudem können die Mitgliedstaaten für verkehrsbedingte

---

16 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).

17 Der Begriff „Straßenbenutzungsgebühren“ umfasst Maut- und Benutzungsgebühren. Mautgebühren werden auch als entfernungsabhängige Gebühren und Benutzungsgebühren auch als zeitabhängige Gebühren oder Vignetten bezeichnet. Mautgebühren sind in Artikel 2 Absatz 1 Nummer 7 der Richtlinie 1999/62/EG definiert als die Summe aus mindestens einem der folgenden drei Elemente: einer Infrastrukturgebühr, einer Gebühr für externe Kosten und einer Staugebühr. Benutzungsgebühren sind in Artikel 2 Absatz 1 Nummer 16 derselben Richtlinie definiert als eine zu leistende Zahlung, die während eines bestimmten Zeitraums zur Benutzung bestimmter Verkehrswege durch ein Fahrzeug berechtigt.

18 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/oj).

19 Artikel 7ga Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG.

20 Artikel 7c Absatz 1 und Anhang IIIc der Richtlinie 1999/62/EG. Wie in der Begründung des Vorschlags zur Richtlinie (EU) 2022/362 (COM(2017) 275 final) erläutert, beruhen die Werte in den Anhängen der Richtlinie auf dem Handbuch über die externen Kosten des Verkehrs. Die Werte in Anhang IIIc werden auf der Grundlage der Zahlen in Tabelle 24 der Studie berechnet, die auf folgender Website abrufbar ist: https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1.

21 Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 5 der Richtlinie 1999/62/EG.

CO_2-Emissionen höhere Gebühren für externe Kosten erheben, und zwar bis zum Doppelten der in der Richtlinie genannten Bezugswerte[22].

In einem Mitgliedstaat, der diese Bestimmungen in vollem Umfang nutzt, um Betreibern Anreize zur Investition in ein emissionsfreies Kraftfahrzeug mit einem Gewicht von bis zu 40 t zu bieten, dürfte sich der Geldwert der Unterstützung im ersten Betriebsjahr auf bis zu 45 000 EUR belaufen[23]. Für kleinere Fahrzeuge wird eine geringere Unterstützung gewährt. In einigen Fällen trägt die Richtlinie dazu bei, Kostenparität zwischen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen und konventionellen Fahrzeugen zu erreichen[24].

Die Umsetzung dieser Bestimmungen in nationales Recht sollte bis zum 25. März 2024 abgeschlossen sein. Die Möglichkeit, erhebliche Ermäßigungssätze für emissionsfreie Fahrzeuge zu gewähren oder sie ganz von den Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren zu befreien, läuft am 31. Dezember 2025 aus. Dieser Zeitraum ist zu kurz, um ausreichende Nachfrageanreize für neue emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge zu schaffen.

Die Kommission schlägt daher vor, die Laufzeit dieser Ausnahmeregelung zu verlängern. Um die europäischen Hersteller bei der Erreichung des Ziels zu unterstützen, die CO_2-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge im Berichtszeitraum 2030 (gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242) um 43 % zu verringern, schlägt die Kommission eine Verlängerung der Ausnahmeregelung bis zum Ende des Berichtszeitraums 2030 vor, der am 30. Juni 2031 endet. Diese Änderung würde einen kohärenten Rechtsrahmen gewährleisten.

Die derzeitige Ausnahmeregelung läuft am 31. Dezember 2025 aus und die nationalen Behörden müssten die Bestimmungen der derzeit vorgeschlagenen Richtlinie in nationales Recht umsetzen. Die Kommission ersucht daher das Europäische Parlament und den Rat, eine beschleunigte Annahme des vorliegenden Vorschlags in Erwägung zu ziehen.

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

Mit diesem Vorschlag würde die Geltung einer bestehende Bestimmung verlängert, die vor Kurzem eingeführt wurde und daher mit dem bestehenden politischen Rahmen für Straßenbenutzungsgebühren im Einklang steht. Sofern von dieser Bestimmung Gebrauch gemacht wurde, wirkte sie sich positiv auf die Schaffung eines Business Case für emissionsfreie Fahrzeuge aus. Die Befreiung von Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren ergänzt die Erhebung von Gebühren für externe Kosten, da beide Maßnahmen die Lücke zwischen den Gesamtbetriebskosten emissionsfreier und konventioneller Fahrzeuge verringern. Beide Maßnahmen sind daher wichtig, um einen stichhaltigeren Business Case für Investitionen in emissionsfreie Fahrzeuge zu schaffen.

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

Gegenstand dieses Vorschlags ist die Verlängerung einer Maßnahme, die auf der Nachfrageseite des Marktes für neue schwere Nutzfahrzeuge wirkt, um deren Einführung zu beschleunigen. Er ergänzt daher die CO_2-Emissionsnormen der **Verordnung über schwere**

[22] Artikel 7cb Absatz 1 der Richtlinie 1999/62/EG.
[23] https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.
[24] https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 und https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

Nutzfahrzeuge[25], die auf der Angebotsseite des Marktes für neue schwere Nutzfahrzeuge wirkt, indem für Hersteller ein CO_2-Reduktionsziel von 43 % bis 2030 (und anschließend höhere Zielvorgaben bis 2040) festgelegt wird. Die Hersteller können die Ziele erreichen, indem sie i) die Effizienz konventioneller Fahrzeuge verbessern und/oder ii) die Zahl der emissionsfreien Fahrzeuge, die sie in Verkehr bringen, erhöhen. Dieser Vorschlag hilft Herstellern, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen.

Durch die Internalisierung der CO_2-Kosten verringert sich die Lücke der Gesamtbetriebskosten zwischen umweltfreundlicheren und umweltschädlicheren Fahrzeugen insofern, als die Betriebskosten konventioneller Fahrzeuge steigen. Mit der Richtlinie 1999/62/EG werden die CO_2-Kosten durch die Erhebung einer Gebühr für externe Kosten internalisiert. Ab 2027 werden Emissionen aus dem Straßenverkehr auch unter das Emissionshandelssystem der **Richtlinie 2003/87/EG (EHS2)**[26] fallen. Die Kohärenz zwischen diesen beiden Maßnahmen wird Gegenstand eines Berichts der Kommission sein, der gemäß Artikel 7cb Absatz 4 und Artikel 7ga Absatz 8 der Richtlinie 1999/62/EG bis 2027 vorgelegt wird. Die Bewertung wird sich auch mit den Auswirkungen der **Energiebesteuerung** auf die CO_2-Bepreisung befassen, wie in der **Richtlinie 2003/96/EG des Rates**[27] geregelt.

Die Ladeinfrastruktur ist eine grundlegende Voraussetzung für die schnellere Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge. In der kürzlich überarbeiteten **TEN-V-Verordnung**[28] und der **Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe**[29] wurden Ziele für den Aufbau von Ladestationen und Wasserstofftankstellen festgelegt, einschließlich spezifischer Ziele für den Schwerlastverkehr. Darüber hinaus heißt es im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie, dass die Kommission an **Europäischen sauberen Verkehrskorridoren** arbeiten wird, um den Aufbau von Ladeknotenpunkten für schwere Nutzfahrzeuge zu beschleunigen. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass im kommenden **Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr** zusätzliche Vorschläge unterbreitet werden.

Um die CO_2-Emissionen zu verringern, ist die Umstellung von fossilen Brennstoffen auf erneuerbare Energiequellen unumgänglich. 2023 waren erneuerbare Energien erstmals die

---

[25] 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).

[26] Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

[27] Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj).

[28] Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1). http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

führende Quelle für die Stromerzeugung in der EU[30]. Der Ausbau der Stromnetzinfrastruktur ist jedoch genauso wichtig, um diesen Wandel zu unterstützen. Netzanschlüsse sind für den Aufbau der Ladeinfrastruktur für den Schwerlastverkehr von entscheidender Bedeutung. Im Rahmen des **EU-Aktionsplans für Stromnetze**[31] sind bereits mehrere Maßnahmen geplant, die auch durch das **Netzpaket** und den **Aktionsplan für die Elektrifizierung** ergänzt werden. Die Kommission wird an die Mitgliedstaaten gerichtete **Leitlinien** und **Empfehlungen** zur Verkürzung der Wartezeiten für den Anschluss von Ladepunkten an das Stromnetz und deren vorrangige Behandlung herausgeben. Zudem wird sie den Mitgliedstaaten nahelegen, in Betracht zu ziehen, dass im Rahmen von Genehmigungsverfahren Ladestationen und deren Anschluss an das Stromnetz von überwiegendem öffentlichen Interesse 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). Dieser 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)

Die EU teilt sich die Zuständigkeit für die Regulierung im Verkehrsbereich gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV mit den Mitgliedstaaten, aber nur die EU kann die bestehenden EU-Rechtsvorschriften anpassen. In der Richtlinie 1999/62/EG sind die Fälle festgelegt, in denen Ermäßigungen der Maut- und Benutzungsgebühren oder die Befreiung davon gewährt werden können. Es liegt im Ermessen der nationalen Behörden, wie sie diese Möglichkeiten nutzen. Die erheblich ermäßigten Sätze der Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren für emissionsfreie Fahrzeuge oder die Befreiung von diesen Gebühren können nur dann über Ende 2025 hinaus verlängert werden, wenn die Richtlinie geändert wird. Die Entscheidung darüber, ob von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird oder nicht, würde weiter bei den nationalen Behörden liegen.

• Verhältnismäßigkeit

Die vorgeschlagenen Maßnahmen gehen nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Ziele der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen zu erreichen und gleichzeitig Fairness und Umweltintegrität zu gewährleisten.

• Wahl des Instruments

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

---

[30] Im Jahr 2023 stammten 44,7 % der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen und 32,5 % aus fossilen Brennstoffen. https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1.

[31] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Stromnetze, das fehlende Bindeglied – Ein EU-Aktionsplan für Stromnetze, COM(2023) 757 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682.

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

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Da seit der Umsetzung der neuen Vorschriften (d. h. seit dem 25. März 2024) erst wenig Zeit vergangen ist, liegen noch keine ausreichenden Informationen für eine umfassende Ex-post-Bewertung der Richtlinie (EU) 2022/362 vor. Darüber hinaus würde mit diesem Vorschlag lediglich die Geltung einer bereits bestehenden Bestimmung verlängert.

• Konsultation der Interessenträger

Bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags führte die Kommission gezielte Konsultationen mit bestimmten Interessenträgern durch, darunter Verbände von Verkehrsbetreibern und Fahrzeugherstellern, Vertreter der Zivilgesellschaft und nationale Behörden.

• Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Die Kommission stützte sich auf öffentlich zugängliche Informationen, sowohl um zu ermitteln, in welchem Umfang derzeit emissionsfreie Fahrzeuge eingesetzt werden, als auch um die Wirksamkeit der Befreiung von Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren zu bewerten. Alle von der Kommission verwendeten Quellen sind in den Fußnoten in Abschnitt 1 aufgeführt.

• Folgenabschätzung

Die Kommission führte zusammen mit dem Vorschlag, der zur Annahme der Richtlinie (EU) 2022/362 führte, eine Folgenabschätzung durch[32]. Mit dem vorliegenden Vorschlag wird lediglich das Enddatum einer fakultativen Bestimmung geändert. Eine neue Folgenabschätzung ist daher nicht erforderlich.

• Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung

Mit diesem Vorschlag wird lediglich ein Datum geändert; er hat daher keine Auswirkungen im Hinblick auf die Vereinfachung des EU-Rechts.

• 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

Die Verlängerung der Befreiung von Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

Die Bestimmungen der Richtlinie hätten je nach den individuellen Umsetzungsstrategien der Mitgliedstaaten unterschiedliche Auswirkungen auf die nationalen Haushalte. Die Ermäßigung der Straßenbenutzungsgebühren für umweltfreundlichere Fahrzeuge oder die Befreiung von diesen Gebühren kann sich negativ auf die Einnahmen und damit auf die

[32] Impact assessment accompanying the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures and the proposal for a Council directive amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, as regards certain provisions on vehicle taxation (SWD(2017) 180), abrufbar unter https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN.

nationalen Haushalte auswirken, es sei denn, der Durchschnittssatz für andere Fahrzeuge wird erhöht[33]. Umgekehrt generieren Gebühren für externe Kosten Einnahmen und wirken sich positiv auf die nationalen Haushalte aus. Die Richtlinie bietet den Mitgliedstaaten drei Optionen. Sie können

Ermäßigungen der Straßenbenutzungsgebühren oder die Befreiung davon gewähren, um Anreize für Investitionen in umweltfreundlichere Fahrzeuge zu schaffen;
Gebühren für externe Kosten erheben, damit der Privatsektor diese externen Kosten bei seinen Investitionsentscheidungen berücksichtigt;

beide Instrumente gemeinsam anwenden, um die Lücke der Gesamtbetriebskosten zwischen konventionellen und emissionsfreien Fahrzeugen so weit wie möglich zu schließen.

Kurz- und mittelfristig (d. h. im zeitlichen Geltungsbereich dieses Vorschlags) dürften die potenziellen negativen Auswirkungen einer Ermäßigung der Straßenbenutzungsgebühren auf die nationalen Haushalte geringer sein als die positiven Auswirkungen von Gebühren für externe Kosten. Der Grund dafür ist, dass emissionsfreie Fahrzeuge heute noch immer nur einen sehr kleinen Teil der Fahrzeugflotte ausmachen[34] und bis 2030 voraussichtlich 5 % bis 9 % der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge ausmachen werden[35]. Dementsprechend ist bei gemeinsamer Anwendung beider Instrumente davon auszugehen, dass die Einnahmen aus Gebühren für externe Kosten höher sind als die entgangenen Einnahmen aufgrund von Straßengebührenermäßigungen oder -befreiungen. Die Verwendung der Einnahmen aus Straßenbenutzungsgebühren (Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren) und Gebühren für externe Kosten ist in Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 1999/62/EG geregelt.

5. WEITERE ANGABEN

• Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten

In Artikel 11 der Richtlinie 1999/62/EG ist eine Berichterstattungspflicht alle fünf Jahre festgelegt. Die letzte Frist endete am 25. März 2025 und die nächste Frist endet am 25. März 2030. Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c erfordert die Berichterstattung über „die Differenzierung von Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren entsprechend der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen gemäß den Artikeln 7g, 7ga oder 7gb“. Die nächste Frist liegt vor dem vorgeschlagenen Enddatum der Ausnahmeregelung und wird daher für die Bewertung ihrer Umsetzung geeignet sein. Eine zusätzliche Berichterstattungspflicht ist daher nicht vorgesehen.

• Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)

Mit diesem Vorschlag würde die Geltung einer bestehenden fakultativen Bestimmung verlängert, sodass kein erläuterndes Dokument erforderlich ist. Mitgliedstaaten, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, sollten die Kommission dennoch davon in Kenntnis setzen.

• Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

[33] Mautdifferenzierungen nach Artikel 7ga Absatz 4 dürfen nicht zur Erzielung zusätzlicher Einnahmen dienen. Dies bedeutet, dass die Mitgliedstaaten Mindereinnahmen aufgrund von Ermäßigungen oder Befreiungen für umweltfreundlichere Fahrzeuge durch höhere Gebühren für andere Fahrzeuge ausgleichen können.

[34] Siehe Fußnote 11.

[35] COM(2025) 260.

Mit Artikel 1 wird Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 5 der Richtlinie 1999/62/EG dahin gehend geändert, dass die dort vorgesehene Ausnahme bis zum 30. Juni 2031 verlängert wird.

Artikel 2 verpflichtet die Mitgliedstaaten dazu, die Kommission unverzüglich über die nach dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen zu unterrichten.

In Artikel 3 wird das Datum des Inkrafttretens der Richtlinie festgelegt.

Gemäß Artikel 4 ist die Richtlinie an die Mitgliedstaaten gerichtet.

2025/0188 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG hinsichtlich der Verlängerung des Zeitraums, in dem emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge in den Genuss von erheblich ermäßigten Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätzen oder einer Befreiung von diesen Gebühren kommen können

(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 Sozialausschusses[36],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[37],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Zulassungszahlen neuer emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge sind zwar in jüngster Zeit in der Union gestiegen, aber nach wie vor zu niedrig, um die in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität[38] für den Verkehrssektor festgelegten CO_2-Emissionsreduktionsziele zu erreichen. Zu den Haupthindernissen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zählen die hohen Kosten der Anschaffung solcher Fahrzeuge. Um für einen stichhaltigeren Business Case für Investitionen in emissionsfreie Fahrzeuge zu sorgen, muss auf Kostenparität mit konventionellen Fahrzeugen hingearbeitet werden. Die Gesamtbetriebskosten ergeben sich aus den Anschaffungskosten des Fahrzeugs und den Betriebskosten, die während seiner Lebensdauer anfallen. Die Lücke bei den Gesamtbetriebskosten zwischen konventionellen und emissionsfreien Fahrzeugen kann verringert werden, indem die Betriebskosten emissionsfreier Fahrzeuge gesenkt werden. Zu diesen Kosten gehören auch Straßenbenutzungsgebühren.

(2) Mit der Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates[39] wurde die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[40] geändert,

---

36 ABl. C vom , S. .

37 ABl. C vom , S. .

38 COM(2020) 789.

39 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

indem es unter anderem ermöglicht wurde, Straßenbenutzungsgebühren auf der Grundlage der CO_2-Emissionen von Fahrzeugen festzulegen. So wurde die Möglichkeit geschaffen, Infrastruktur- und Benutzungsgebühren zu differenzieren und/oder die externen Kosten von CO_2-Emissionen zu internalisieren. Beide Maßnahmen wirken sich auf die Betriebskosten der betreffenden Fahrzeuge aus. Die Gebührendifferenzierung verringert die Betriebskosten umweltfreundlicherer Fahrzeuge, während Gebühren für externe Kosten die Betriebskosten umweltschädlicherer Fahrzeuge erhöhen. Beide Maßnahmen verringern die Lücke bei den Gesamtbetriebskosten zwischen emissionsfreien und konventionellen Fahrzeugen. Beide Maßnahmen sind wichtig, um einen stichhaltigeren Business Case für Investitionen in emissionsfreie Fahrzeuge zu schaffen.

(3) Gemäß Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 5 der Richtlinie 1999/62/EG können die Mitgliedstaaten derzeit nur bis zum 31. Dezember 2025 ermäßigte Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätze anwenden – wobei für solche Ermäßigungen keine Obergrenze festgelegt ist – oder eine vollständige Befreiung von diesen Gebühren gewähren. Die Mitgliedstaaten hatten bis zum 25. März 2024 Zeit, die mit der Delegierten Richtlinie (EU) 2022/362 eingeführte Bestimmung in nationales Recht umzusetzen. Diese Frist für die Umsetzung bedeutet einen sehr kurzen Anwendungszeitraum von weniger als zwei Jahren. Dieser Zeitraum ist zu kurz, um sinnvolle Nachfrageanreize für neue emissionsfreie schwere Nutzfahrzeugen zu schaffen. Daher sollte das betreffende Enddatum verschoben werden, um die passenden Voraussetzungen für den umfassenderen Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge zu schaffen.

(4) Die Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren beeinflusst die Investitionsentscheidungen von Verkehrsbetreibern bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge. Sie wirkt daher auf der Nachfrageseite des Marktes für neue schwere Nutzfahrzeuge. Die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge bilden die Angebotsseite desselben Marktes. Sie haben gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates[41] die Zielvorgabe, die CO_2-Emissionen bis 2030 um 43 % verringern. Effiziente konventionelle Fahrzeuge tragen zwar auch zur Erreichung des Ziels bei, doch ist ein umfassenderer Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge dafür unerlässlich. Das erste Jahr, in dem die Hersteller das Ziel erreichen müssen, ist der Berichtszeitraum 2030 mit einer Frist bis zum 30. Juni 2031.

(5) Um einen klaren und kohärenten Rechtsrahmen zu gewährleisten und die EU-Unternehmen in der Automobilindustrie bei der Erreichung ihrer CO_2-Emissionsreduktionsziele zu unterstützen, sollte der Zeitplan für die Maßnahmen auf der Nachfrage- und Angebotsseite des Marktes für schwere Nutzfahrzeuge abgestimmt werden. Die Frist, bis zu der es den Mitgliedstaaten möglich ist, erheblich ermäßigte

---

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).

[40] 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/oj).

[41] 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).

Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätze anzuwenden oder emissionsfreie Fahrzeuge von solchen Gebühren zu befreien, sollte daher bis zum 30. Juni 2031 verlängert werden.

(6) Durch den fakultativen Charakter der geänderten Bestimmung sind die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, diese Richtlinie umzusetzen. Sie sollten die Kommission jedoch unverzüglich davon unterrichten, wenn sie von der Möglichkeit Gebrauch machen, nach dem 31. Dezember 2025 erheblich ermäßigte Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätze oder die Befreiung von diesen Gebühren für emissionsfreie Fahrzeuge zu gewähren —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

In Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsatz 5 der Richtlinie 1999/62/EG wird das Datum „31. Dezember 2025“ durch das Datum „30. Juni 2031“ und das Datum „1. Januar 2026“ durch das Datum „1. Juli 2031“ ersetzt.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über die nach dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen.

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 Brüssel am

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