

Vorblatt zum Frühwarndokument

Vorhaben:	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 CO ₂ -Emissionsklasse von schweren Nutzfahrzeugen mit Anhängern
KOM-Nr.:	COM(2023) 189 final
BR-Drucksache:	206/23
Federführendes Ressort/Aktenzeichen:	MEKUN / V 24
Zielsetzung:	Ziel dieses Vorschlags ist es, die Regeln festzulegen, nach denen die Auswirkungen von Anhängern schwerer Nutzfahrzeuge auf die CO ₂ -Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen in Gebührenregelungen einbezogen werden, bei denen die Straßenbenutzungsgebühren abhängig vom CO ₂ -Ausstoß eines Fahrzeugs differenziert werden. Darüber hinaus werden mit diesem Vorschlag die bestehenden Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/362 ¹ (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) bezüglich der CO ₂ -emissionsabhängigen Differenzierung der Infrastruktur und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge geändert, um der neuen Struktur der Verordnung (EU) 2019/1242 Rechnung zu tragen, die sich aus deren Überarbeitung gemäß dem Vorschlag COM(2023) 88 final 4 ergibt. ²
Wesentlicher Inhalt:	Werden Anhänger an Fahrzeugen im Betrieb eingesetzt, erhöht sich der Energieverbrauch des Zugfahrzeuges, steigen die Betriebskosten und die Emissionen an. Durch Verbesserung bei der Aerodynamik, des Rollwiderstandes und des Gewichtes des Anhängers kann

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

² Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956. Siehe Abschnitt „Kohärenz mit anderen Politikbereichen der Union“

	<p>die CO2-Bilanz der Fahrzeugkombination verbessert werden. Um die Energieeffizienz von Anhängern und Aufbauten zu bewerten, soll jeder Anhänger mit einem Referenzanhänger in seiner Klasse verglichen werden. Dabei will die Kommission auch unterscheiden, ob mit einem Anhänger vor allem Gewicht oder Volumen transportiert werden. Diese Anhänger-Klassen sollen getrennt voneinander bewertet werden. Die Berücksichtigung von Anhängern und Aufbauten bei der CO2-Berechnung der Fahrzeugkombination sollen ab dem 1.7.2030 verpflichtend werden. Bis dahin ist eine Berücksichtigung freiwillig.</p>
<p>Vorläufige Einschätzung zur Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips (bei Bedenken: kurze Begründung):</p>	<p>Nach derzeitigem Stand liegen keine Anhaltspunkte für eine Verletzung des Subsidiaritätsprinzips sowie der Verhältnismäßigkeit vor.</p>
<p>Besonderes schleswig-holsteinisches Interesse?:</p>	<p>SH ist daran gelegen, auch im Schwerlastverkehr die Emissionen deutlich zu senken. Der größte Hebel dabei, ist der Antriebswechsel hin zu emissionsarmen/freien Antrieben. Die Senkung des Energieverbrauches durch energieeffizientere Anhänger trägt auch dazu bei.</p>
<p>Zeitplan für die Behandlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Bundesrat b) Rat: c) ggf. Fachministerkonferenzen, etc. 	<p>Umweltausschusssitzung am 1.6.23</p>