

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge
COM(2017) 275 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 915/96 = AE-Nr. 962850,
Drucksache 324/03 = AE-Nr. 031569,
Drucksache 179/11 = AE-Nr. 110225 und
Drucksache 387/16 = AE-Nr. 160665



Brüssel, den 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die
Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Ein effizientes und zuverlässiges Verkehrssystem ist unerlässlich für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und ein Schlüsselsektor der Wirtschaft. Der Straßenverkehr spielt im Binnenverkehrssystem die wichtigste Rolle, birgt aber gleichzeitig eine Reihe von sozioökonomischen und ökologischen Herausforderungen (z. B. in Bezug auf Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Staus). Straßengebühren können eine entscheidende Rolle dabei spielen, Anreize für einen saubereren, effizienteren Verkehrsbetrieb zu schaffen, und ihre kohärente Gestaltung ist von entscheidender Bedeutung, um eine faire Behandlung der Verkehrsteilnehmer und eine nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur zu gewährleisten.

Die Richtlinie 1999/62/EG¹ bildet den Rechtsrahmen für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen durch Lastkraftwagen (Lkw). Ziel der Richtlinie ist die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen durch eine schrittweise Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Infrastrukturgebühren. Mit der Richtlinie sind die für Lkw geltenden Mindestsätze der Kraftfahrzeugsteuern sowie die Modalitäten der Erhebung von Infrastrukturgebühren, darunter auch die Gebührendifferenzierung nach der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen, festgelegt worden.

Die Richtlinie enthält bislang jedoch keine Elemente, die speziell zur Senkung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen beitragen. Die CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr waren im Jahr 2014 immer noch um 17 % höher als im Jahr 1990. Der größte Anteil dieser Emissionen stammt von Personenkraftwagen (über 60 %), aber auch der Anteil der Lastkraftwagen (Lkw) nimmt weiter zu. Wenn sich die jetzigen Trends fortsetzen, wird die Verringerung der Emissionen letztlich nicht ausreichen, um die für 2030 und 2050 gesetzten EU-Ziele zu erreichen.

In vielen Mitgliedstaaten verschlechtert sich der Zustand der Straßeninfrastrukturen, weil keine angemessene Instandhaltung stattfindet. Die öffentlichen Ausgaben für die Straßeninstandhaltung sind in der EU in der Zeit von 2006 bis 2013 um circa 30 % zurückgegangen und lagen im Jahr 2013 bei 0,5 % des BIP (gegenüber 1,5 % im Jahr 1975 und 0,8 % im Jahr 2008). Daraus ergeben sich verschiedene negative Folgen für die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Umwelt, zum Beispiel höhere Fahrzeugbetriebskosten, höhere Schadstoff- und Lärmbelastung, längere Fahrzeiten, Unfälle und Nachteile für die Wirtschaft.

Die gegenwärtigen Vorschriften gelten nur für Lkw, wogegen alle anderen Fahrzeuge von den Regelungen ausgeschlossen sind. In diesem Bereich, zu dem insbesondere Personenkraftwagen zählen und in dem spezifische Grenzwerte fehlen, besteht die Gefahr, dass Kurzzeitvignetten im Vergleich zu teuer sind und es somit zu einer Diskriminierung von Gelegenheitsnutzern (zumeist ausländischen Fahrern) kommt. Ein weiteres potenzielles

¹ 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).

Diskriminierungsproblem, das alle Fahrzeugtypen betrifft, ist die Gewährung eines Ausgleichs für inländische Nutzer anlässlich der Einführung zeitabhängiger Gebühren.

Die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs stellen erhebliche Kosten für die Gesellschaft dar. Pkw und Kleintransporter verursachen zwar geringere Infrastrukturschäden als schwere Nutzfahrzeuge (zu denen Lastkraftwagen und Kraftomnibusse zählen), aber dafür sind Personenkraftwagen für etwa zwei Drittel der externen Kosten des Straßenverkehrs verantwortlich (Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle und andere negative Folgen), die circa 1,8–2,4 % des BIP ausmachen.

Darüber hinaus sind Verkehrsstaus sowohl innerhalb als auch außerhalb städtischer Ballungsgebiete ein dauerhaftes Problem, das von den Mitgliedstaaten bislang aber nur sporadisch angegangen wurde. Spitzenbelastungen im Straßenverkehr verursachen beträchtliche soziale Kosten, die sich auf 1 % des BIP der EU belaufen. Zwei Drittel dieser Kosten entfallen auf Personenkraftwagen und 20–30 % auf den außerstädtischen Verkehr.

Ziel der Initiative ist die Erzielung von Fortschritten bei der Anwendung des Verursacherprinzips („der Verursacher zahlt“) und des Nutzerprinzips („der Nutzer zahlt“), um so einen finanziell und ökologisch nachhaltigen sowie sozial gerechten Straßenverkehr zu fördern.

Die Initiative trägt zur Verwirklichung des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) bei, denn sie dient der Aktualisierung und Vereinfachung einiger Vorschriften der Richtlinie.

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

Ziel dieser Richtlinie ist die Beseitigung von Mängeln in bestehenden Rechtsvorschriften (Richtlinie 1999/62/EG), damit deren Ziele besser verwirklicht werden. Die vorgeschlagenen Bestimmungen würden einige Bestimmungen der Richtlinie dadurch vereinfachen, dass die Mautdifferenzierung nach Euro-Emissionsklassen abgeschafft wird, weil deren Nutzen nun rasch schwindet, und dass umständliche Mitteilungspflichten – insbesondere in Bezug auf die Anlastung externer Kosten – beseitigt werden.

Außerdem wird vorgeschlagen, Busse, Pkw und Kleintransporter in den Anwendungsbereich der Richtlinie einzubeziehen, um so im gesamten Straßenverkehrssektor für eine einheitlichere Tarifgestaltung bei den Infrastrukturgebühren zu sorgen. Angesichts des oben erläuterten Problems der CO₂-Emissionen wird ferner vorgeschlagen, diese Emissionen in den Straßengebühren zu berücksichtigen.

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

Die Initiative ist Teil der Bemühungen der Kommission zur Schaffung einer Energieunion und einer Reihe von Vorschlägen für einen emissionsarmen Verkehr², zu denen auch die Überarbeitung der CO₂-Emissionsverordnungen für Pkw und Kleintransporter, Vorschläge für die Zulassung und Überwachung von bzw. die Berichterstattung über CO₂-Emissionen von Lkw und Bussen sowie damit verbundene Initiativen im Straßenverkehrsbereich gehören, insbesondere die Überarbeitung der Rechtsvorschriften über interoperable elektronische Mautdienste und der Binnenmarktvorschriften für den Güterkraft- und Kraftomnibusverkehr.

² COM(2016) 501 final: Eine Europäische Strategie für emissionsarme Mobilität

Die vorgeschlagenen Änderungen stehen mit den Zielen des Weißbuchs Verkehr³ aus dem Jahr 2011 im Einklang, in dem zu einem Übergang zur vollen Anwendung des (im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union verankerten) Verursacherprinzips und des Nutzerprinzips aufgerufen wird, um eine nachhaltigere Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung zu gewährleisten. Zur Erleichterung einer entfernungsabhängigen Gebührenerhebung werden parallel hierzu die Rechtsvorschriften über die Interoperabilität der elektronischen Mauterhebung⁴ überarbeitet. Die vorgeschlagenen Änderungen sind auch mit den Umweltschutzvorschriften in Bezug auf Fahrzeugemissionen und Lärm vereinbar.

Mit der Ausweitung ihres Anwendungsbereichs stützt sich die Initiative zudem auf neu zu schaffende Zertifizierungsverfahren für CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge und auf die Vorschriften für Schadstoff- und CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge. Bezüglich des betroffenen Straßennetzes wird in dem Vorschlag auf die überarbeiteten Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes verwiesen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSÄSSIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlagen der Richtlinie 1999/62/EG sind die Artikel 71 und 93 EG-Vertrag (jetzt Artikel 91 und 113).

Die von diesem Vorschlag betroffenen Bestimmungen der Richtlinie beziehen sich auf die Maut- und Benutzungsgebühren, einen Bereich, auf den Artikel 91 AEUV anwendbar ist.

Änderungen bestimmter Vorschriften in Kapitel II der Richtlinie über Kraftfahrzeugsteuern fallen unter Artikel 113 AEUV und sind Gegenstand eines separaten Vorschlags.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die EU die Zuständigkeit für Regelungen im Verkehrsbereich mit den Mitgliedstaaten. Eine Anpassung der bestehenden Vorschriften kann jedoch nur von der Union selbst vorgenommen werden. Die Ausweitung der EU-Vorschriften auf andere Fahrzeugklassen ist wegen der Auswirkungen dieser Fahrzeuge auf die EU- und weltweit bestehenden Probleme gerechtfertigt. Soweit Personenkraftwagen, Kleinbusse und Kleintransporter betroffen sind, würde diese Einbeziehung insbesondere das Risiko mindern, dass Mitgliedstaaten Gelegenheitsnutzer oder im Ausland zugelassene Fahrzeuge ungleich behandeln. Die Einbeziehung von Bussen würde dazu beitragen, bestehende Wettbewerbsverzerrungen im Personenverkehrsbinnenmarkt zu verringern, die sich daraus ergeben, dass diese Fahrzeuge eine Präferenzbehandlung (d. h. die Befreiung von Infrastrukturgebühren) gegenüber dem Schienenverkehr genießen, der solchen Gebühren unterliegt.

³ KOM(2011) 144 endg.: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem

⁴ Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124) und Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11.).

Auch allgemein ist ihre Einbeziehung angesichts der festgestellten Probleme gerechtfertigt, denn diese Fahrzeuge benutzen dieselben Straßeninfrastrukturen und tragen genauso zu den CO₂-Emissionen, zur Luftverschmutzung und zur Staubbildung bei.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen tragen lediglich zur Verwirklichung der angestrebten Ziele – insbesondere der einheitlichen Anwendung des Verursacherprinzips und des Nutzerprinzips – bei und gehen nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

Die Ausweitung des Anwendungsbereichs über Lkw hinaus ist notwendig, damit einheitliche Vorschriften für alle Straßenfahrzeuge gelten und damit die Probleme angegangen werden können, die nicht ausschließlich oder hauptsächlich den Lkw-Verkehr betreffen (Verschlechterung der Infrastrukturqualität, hohe CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr, Luftverschmutzung, Lärm, Staus oder Diskriminierung ausländischer Nutzer).

Die Kosten für die Mitgliedstaaten, Unternehmen und Bürger sind im Vergleich zum potenziellen Nutzen eher gering. Der Vorschlag schreibt den Mitgliedstaaten nicht die Anwendung von Straßenbenutzungsgebühren vor, sondern harmonisiert die Art und Weise, in der solche Gebühren unionsweit Anwendung finden sollten. Der Vorschlag sieht auch keine Erhöhung bereits bestehender Gebühren vor.

Im Rahmen der Folgenabschätzung wurden mehrere mögliche Maßnahmen nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verworfen, beispielsweise eine verbindliche Erhebung von Infrastruktur- oder Stauegebühren.

- **Wahl des Instruments**

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

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

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

Die Kommission hat ihre Bewertung der Richtlinie 1999/62/EG im Jahr 2013 veröffentlicht⁵. Eine externe Bewertung der Umsetzung und der Auswirkungen der Erhebung von Straßengebühren in der EU seit 1995⁶ wurde im Januar 2014 veröffentlicht. Bei diesen Bewertungen wurden im geltenden Rechtsrahmen verschiedene Probleme im Zusammenhang mit den Straßengebühren für Lkw festgestellt.

Wenngleich 24 Mitgliedstaaten die eine oder andere Art von Straßengebühren eingeführt haben und sich ein Trend zu einer entfernungsabhängigen Mauterhebung im gesamten Straßennetz abzeichnet, verläuft diese Umstellung in der Union bisher nur langsam und nach wie vor uneinheitlich. Die Bewertung ergab große Unterschiede bei den nationalen Regelungen für Straßengebühren und führte zu dem Schluss, dass die mangelnde

⁵ *Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures* (Ex-Post-Bewertung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, in der geänderten Fassung), SWD(2013) 1 final.

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

Harmonisierung sowohl der Art der erhobenen Gebühren (zeitabhängige Vignetten, differenzierte/undifferenzierte entfernungsabhängige Mautgebühren) als auch der Art der zur Gebührenerhebung eingesetzten Technik für die Behörden und Nutzer einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand und zusätzliche Kosten verursacht.

Die Richtlinie ist zwar der Verwirklichung der angestrebten Ziele förderlich, es wurden aber mehrere Mängel festgestellt:

- Anwendungsbereich: Es besteht die Möglichkeit, Lkw mit einer Gesamtmasse unter 12 t auszunehmen, was zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr führt.
- Zeitabhängige Gebühren, wie sie die Richtlinie zulässt, sind ungeeignet, um Infrastrukturkosten anzulasten, und geben auch keine wirksamen Anreize für einen saubereren und effizienteren Verkehrsbetrieb oder die Staureduzierung.
- Die Erhebung von Gebühren für externe Kosten ist zu kompliziert, wogegen für die (verbindlich vorgeschriebene) Differenzierung nach Euro-Emissionsklassen nur die größtmögliche Differenzierung festgelegt und den Mitgliedstaaten viel Spielraum unterhalb dieser Obergrenze eingeräumt wurde.
- Differenzierung der Gebühren zur Staubekämpfung: Die Anforderung der Ertragsneutralität erweist sich bei der Anwendung als zu umständlich und könnte als unfair angesehen werden, wenn sie nur für Lkw gilt, obwohl alle Verkehrsteilnehmer zur Staubbildung beitragen.

Obwohl der Schwerpunkt der Bewertung auf den gegenwärtigen Bestimmungen der Richtlinie lag, wiesen die Interessenträger in ihren Beiträgen auch auf andere wichtige Probleme hin, darunter auch auf die Notwendigkeit, die CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen zu verringern und einen Rahmen für die Gebührenerhebung auf Personenkraftwagen (und andere Fahrzeugklassen) zu schaffen, um insbesondere eine Diskriminierung (ausländischer) Gelegenheitsnutzer zu verhindern.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Konsultation der Interessenträger erfüllte die Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien gemäß der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 (KOM(2002) 704 endg.).

Es wurden offene und gezielte Konsultationsmethoden und verschiedene Konsultationsinstrumente eingesetzt.

- 1) Über die Website „Ihre Stimme in Europa“ wurde eine zwölfwöchige öffentliche Online-Konsultation auf der Grundlage von Fragebögen organisiert.

Die öffentliche Konsultation lief vom 8. Juli bis zum 5. Oktober, wobei auch spätere Beiträge noch akzeptiert wurden. Der Fragebogen zu der öffentlichen Konsultation umfasste zwei Fragenkomplexe: einer bezog sich auf die Wahrnehmung der Nutzer und richtete sich an die allgemeine Öffentlichkeit, der andere war eher technischer Art und für Fachleute bestimmt.

Bei der Kommission gingen 135 Antworten auf die Fragebögen sowie 48 zusätzliche Unterlagen ein. Geantwortet hatten die verschiedensten Interessengruppen, darunter Verkehrsunternehmen (42 %), Verbraucher/Bürger (14 %), Behörden (13 %), das

Baugewerbe (7 %), Nahverkehrsverbände (4 %) und Mautdienstleister/Mautsystemanbieter (4 %).

2) Während der gesamten Folgenabschätzung fanden gezielte Konsultationen mit bestimmten Interessenträgern und Fachleuten statt, die Folgendes umfassten:

- a) eine Reihe thematischer Seminare mit Interessenträgern und Mitgliedstaaten, die von der Kommission im September und Oktober 2015 organisiert wurden;
- b) eine Konferenz zu den Straßenverkehrsinitiativen am 19. April 2016;
- c) 21 Gespräche mit anhand bestimmter Datenanforderungen ausgewählten Interessenträgern, die von dem Auftragnehmer geführt wurden, der die Begleitstudie zur Folgenabschätzung erstellte.

Zusammenfassung der Beiträge und der Nutzung der Ergebnisse

Maßnahmen, die Anreize für die Verwendung kraftstoffeffizienter Fahrzeuge geben, finden allgemeine Unterstützung, weniger befürwortet wird allerdings, dies durch eine Differenzierung von Straßengebühren zu tun. Viele Befragte, die keine Mitgliedstaaten vertraten, befürworteten die Einführung einer CO₂-abhängigen Differenzierung und die schrittweise Abschaffung der Differenzierung nach Euro-Emissionsklassen. Zweifel wurden zwar an der kurzfristigen Durchführbarkeit geäußert, gegen die ertragsneutrale Gebührendifferenzierung nach den CO₂-Emissionen an sich gab es aber keinen offenkundigen Widerstand.

Hinsichtlich der möglichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Qualität der Straßen zeigten sich deutliche Unterschiede zwischen 1) den in der öffentlichen Online-Konsultation geäußerten Meinungen und den Ansichten der meisten befragten Interessenträger und 2) den Ansichten der befragten Mitgliedstaaten. Die Mehrheit der Antwortenden aus der ersten Gruppe befürwortete im Allgemeinen die Maßnahmen zur Gewährleistung der Qualität der Straßeninfrastrukturen. Bei den Mitgliedstaaten fanden diese Maßnahmen dagegen keine Unterstützung.

Auch was mögliche Maßnahmen zur Verhinderung von Diskriminierungen und zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen betrifft, gehen die Ansichten der Mitgliedstaaten und die der Interessenträger auseinander. Die Teilnehmer der öffentlichen Online-Konsultation befürworteten nachdrücklich die Anwendung des Verursacherprinzips und des Nutzerprinzips und waren dafür, dass die EU für verhältnismäßig festgesetzte Vignettenpreise sorgt. In vielen zusätzlichen Beiträgen und von Befragten, die keine Mitgliedstaaten vertraten, wurde die schrittweise Abschaffung zeitabhängiger Benutzungsgebühren befürwortet, damit die Gebührenerhebung nur noch von der Entfernung abhängig gemacht werden kann. Uneinig waren sich die Mitgliedstaaten andererseits in der Frage, ob in dieser Hinsicht weitere Maßnahmen notwendig sind.

Im Hinblick auf die Gewährleistung eines effizienten Verkehrssystems meint die Mehrheit der Teilnehmer der öffentlichen Online-Konsultation, dass der Umgang mit Stau Problemen den Mitgliedstaaten überlassen werden sollte, wobei die Erhebung von Stauegebühren, die alle Fahrzeuge trifft, den meisten Zuspruch fand. Die Notwendigkeit von Stauegebühren, die für alle Fahrzeuge – und nicht nur für Lkw – gelten müssten, wurde von all jenen betont, die für die Erhebung von Stauegebühren waren. Die Mitgliedstaaten sprachen sich im Allgemeinen für mehr Flexibilität aus.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Problemstellung beruhte auf Bewertungen, für die teilweise externes Expertenwissen genutzt wurde (Bewertung der Umsetzung und der Auswirkungen der Erhebung von Infrastrukturgebühren in der EU seit 1995, Aktualisierung des Handbuchs zu den externen Kosten des Verkehrs⁷), ergänzt durch zusätzliche Untersuchungen.

Ein externer Auftragnehmer erstellte eine unterstützende Studie für die Folgenabschätzung⁸, die im April 2017 fertiggestellt wurde.

- **Folgenabschätzung**

Die Initiative wird von einer Folgenabschätzung gestützt, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten abgab. Der Ausschuss gab Empfehlungen ab, in denen er eine bessere Begründung der angestrebten Verringerung der CO₂-Emissionen und Klarstellungen in Bezug auf folgende Aspekte verlangte:

- die differenzierte Behandlung der Einnahmen aus Straßengebühren,
- die Mängel der derzeit geltenden Vorschriften,
- den Ausschluss bestimmter Möglichkeiten und
- die erwarteten Auswirkungen.

Die Anmerkungen wurden in der überarbeiteten Folgenabschätzung berücksichtigt, indem weitere Einzelheiten und Erläuterungen aufgenommen wurden, wie in Anhang I des Berichts über die Folgenabschätzung dargelegt. Neben anderen Anpassungen wurden zur Behandlung der oben aufgeführten Fragen die folgenden Änderungen vorgenommen:

- Hinsichtlich der Problemstellung und insbesondere der Beschreibung der Problemursachen wurden Erläuterungen zur Komplementarität mit anderen Umweltabgaben/-steuern und CO₂-Normen aufgenommen. Die anderen Instrumente hätten sich möglicherweise auch als wirksam erwiesen, allerdings nicht im erforderlichen Maße, um die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen gemäß den von der EU eingegangenen Verpflichtungen zu verringern.
- Im Anhang mit der Beschreibung der gewählten politischen Maßnahmen wurden die Gründe für die unterschiedliche Behandlung der aus optionalen Staugebühren generierten Einnahmen dargelegt. Eine der Hauptgründe steht mit der Akzeptanz und Fairness in Zusammenhang sowie mit dem Ziel, einer eventuellen regressiven Wirkung der Gebühren vorzubeugen.
- Der Beschreibung der Bewertung und Umsetzung der geltenden Rechtsvorschriften sowie der Problemursachen wurden weitere Erläuterungen hinzugefügt, wobei insbesondere auf die Rolle der Rechtsvorschriften und auf ihre Schwachstellen Bezug genommen wurde.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014): *Update of the Handbook on External Costs of Transport* (Aktualisierung des Handbuchs zu den externen Kosten des Verkehrs): http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

⁸ Ricardo et al. (2017): *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC* (Unterstützende Studie für die Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Richtlinie 1999/62/EG).

- Die Darlegung der Gründe für die Verwerfung von Maßnahmen zur verbindlichen Einführung von Straßenbenutzungsgebühren und allgemeinen Zweckbindung der Einnahmen ist um weitere Angaben ergänzt worden.
- Die erwarteten Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen, die betroffenen Mitgliedstaaten sowie auf die Vereinfachung wurden in den entsprechenden Abschnitten ausführlicher beschrieben.

Betrachtet wurden vier Politikoptionen, die ein zunehmendes Maß an regulatorischem Eingreifen widerspiegeln, wobei die Optionen (von PO1 bis PO4) jeweils aufeinander aufbauen.

Die erste Politikoption (PO1) sieht zur Lösung aller festgestellten Probleme gesetzgeberische Änderungen nur in einigen wenigen Bestimmungen der Richtlinie sowie die Ausdehnung ihres Anwendungsbereichs auf Kraftomnibusse (Stadt- und Reisebusse), Kleintransporter und Personenkraftwagen vor. Die Änderungen betreffen die Streichung von Ausnahmen, die Aktualisierung der Berichtspflichten und die Höchstbeträge der Gebühren für externe Kosten sowie die Vereinfachung der Vorgaben bezüglich der Anlastung externer Kosten. Außerdem umfasst diese Option die Einführung von Anforderungen bezüglich der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit bei der Gebührenerhebung auf leichte Kraftfahrzeuge.

Die zweite Politikoption (PO2) zielt auf das Problem der CO₂-Emissionen ab und sieht die schrittweise Abschaffung zeitabhängiger Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge vor. Sie sieht ferner Vorschriften über die Differenzierung von Infrastrukturgebühren auf schwere Nutzfahrzeuge nach CO₂-Emissionen sowie die schrittweise Abschaffung der gegenwärtigen Differenzierung nach Euro-Emissionsklassen vor.

Die dritte Politikoption (PO3, mit den Varianten a und b) enthält zusätzliche Maßnahmen für leichte Kraftfahrzeuge, und zwar zur Stauminderung im außerstädtischen Verkehr und zur Verringerung der CO₂- und Schadstoffemissionen aller Fahrzeuge (PO3b). Die vierte Politikoption (PO4) schließlich würde die Erhebung von Gebühren für externe Kosten auf schwere Nutzfahrzeuge verbindlich vorschreiben und für alle Fahrzeuge schrittweise die Möglichkeit abschaffen, auf eine zeitabhängige Gebührenerhebung zurückzugreifen, sodass nur noch eine entfernungsabhängige Gebührenerhebung ermöglicht würde.

Ausgehend von der Ablösung derzeit bestehender zeitabhängiger Gebührensysteme durch entfernungsabhängige Systeme in PO2 bis PO4 (mit der Alternative für die Mitgliedstaaten, auf Gebühren ganz zu verzichten) hat die Folgenabschätzung eindeutig ergeben, dass die PO4 zwar am wirksamsten wäre, aber auch die höchsten Kosten verursachen würde. Die PO1 würde zwar praktisch keine Kosten verursachen, könnte aber auch nur in geringem Maße zur Verwirklichung der Ziele beitragen. PO2 und PO3 sind hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Auswirkungen ausgewogener und würden das Erreichen der angestrebten Ergebnisse zu vertretbaren Kosten ermöglichen.

In der Folgenabschätzung wird die Option PO3b, die eine Differenzierung der Gebühren für leichte Nutzfahrzeuge nach deren CO₂- und Schadstoffemissionen vorsieht, als die bevorzugte Variante herausgearbeitet, die möglicherweise durch eine Vorgabe bezüglich der Gebührenerhebung für externe Kosten bei schweren Nutzfahrzeugen zumindest in Teilen des Netzes und eine schrittweise Abschaffung zeitabhängiger Gebühren für leichte Fahrzeuge über einen hinreichend langen Zeitraum ergänzt werden könnte. Diese Maßnahmen sind in den vorliegenden Vorschlag aufgenommen worden, der somit zwischen den Optionen PO3b und PO4, aber näher bei PO4 liegt.

Die Optionen PO3b und PO4 würden gegenüber dem Basisszenario die Staukosten um 2,5–6 % oder 9–22 Mrd. EUR bis 2030 verringern, zusätzliche Mauteinnahmen in Höhe von 10–63 Mrd. EUR pro Jahr erbringen und die Straßenbauinvestitionen um 25–260 % steigern helfen.

Sie würden eine deutliche mengenmäßige Senkung der straßenverkehrsbedingten CO₂-, NO_x- und Feinstaubemissionen bewirken. Dies würde sich – proportional zur Verringerung der Luftverschmutzung – positiv auf die öffentliche Gesundheit auswirken und in den Bereichen Luftverschmutzung und Unfälle bis 2030 zu Kosteneinsparungen in Höhe von 370 Mio. EUR bis 1,56 Mrd. EUR (in Gegenwartswerten) führen.

Die Optionen PO3b und PO4 würden zwischen 62 000 und 152 000 neue Arbeitsplätze entstehen lassen, wenn nur 30 % der zusätzlichen Mauteinnahmen wieder in die Straßeninstandhaltung investiert würden. Darüber hinaus würden alle Optionen zur Gleichbehandlung der EU-Bürger beitragen, da sie eine Halbierung der Preise von Kurzzeitvignetten vorsehen.

Durch die Option PO3 (a und b) würden die Kosten der Güterbeförderung um 1,1 % steigen, wohingegen die Kosten der Personenbeförderung unverändert blieben. Bei der Option PO4 könnten die Personen- und Güterbeförderungskosten um bis zu 1,3–2,0 % steigen, je nach tatsächlicher Einführung entfernungsabhängiger Gebühren durch die Mitgliedstaaten (einschließlich jener, die gegenwärtig auf bestimmte Fahrzeugklassen keine Gebühren erheben). Die Behörden hätten die Kosten der Einführung neuer Mautsysteme bzw. der Erweiterung bestehender Systeme zu tragen, die sich für alle betroffenen Mitgliedstaaten insgesamt auf 2–3,7 Mrd. EUR bis 2030 belaufen würden. Eine Ausweitung der Erhebung von Straßengebühren auf neue Teile des Straßennetzes und neue Benutzergruppen würde für die Verkehrsteilnehmer ab 2025 einen Anstieg der jährlichen Einhaltungskosten um 198 Mio.–850 Mio. EUR nach sich ziehen.

Die Auswirkungen auf KMU und den gesamten Güterkraftverkehrssektor wären begrenzt, weil Straßengebühren nur einen kleinen prozentualen Anteil der gesamten Beförderungskosten ausmachen. Kostensteigerungen würden entweder auf die Kunden (Verlader) abgewälzt oder könnten durch Steuererleichterungen ausgeglichen werden, die infolge der Änderung des Kapitels II der Richtlinie über Kraftfahrzeugsteuern ermöglicht würden. Selbst bei einer Kostenweitergabe von 100 % würde der Anstieg der Verbraucherpreise im Durchschnitt nicht mehr als 0,1 % betragen.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Zwar würden die Regulierungskosten im Zusammenhang mit dieser Initiative durch die Umstellung auf entfernungsabhängige Mautgebühren ebenso steigen wie die Einhaltungskosten vieler Marktteilnehmer, diesen Kosten stehen aber weit höhere Einnahmen (der Mitgliedstaaten und Mauterheber), eine bessere Qualität der Straßen, eine verlässlichere Fahrtdauer (Verkehrsteilnehmer), eine Verringerung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit (Bürger) und diesbezüglich niedrigere externe Kosten, die von der Gesellschaft (Steuerzahler) getragen werden, gegenüber.

Die REFIT-Dimension dieses Vorschlags liegt in der Vereinfachung und Aktualisierung der Anforderungen an die Erhebung von Straßengebühren, sodass diese auch ihren Zweck erfüllen, nämlich:

- Ablösung eines veralteten Differenzierungssystems für schwere Nutzfahrzeuge nach Euro-Klassen durch eine besser geeignete CO₂-abhängige Gebührendifferenzierung;
- Vereinfachung der Anlastung externer Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung (d. h. ein besseres Instrument als die Differenzierung nach Euro-Klassen) durch Verwendung von aktualisierten Bezugswerten ohne Notwendigkeit weiterer Berechnungen;
- Vereinfachung und Aktualisierung der Anwendung von Aufschlägen und Erleichterung der Erhebung von Staugebühren.

Die Vereinfachungen betreffen hauptsächlich die nationalen Behörden und weniger die Unternehmen. Allerdings stehen diese Änderungen im Zusammenhang mit einem oben erwähnten separaten Vorschlag, der die Senkung der Kraftfahrzeugsteuern erlauben und dadurch die Möglichkeit schaffen würde, die Verkehrsunternehmer (KMU) zu entlasten. Die Gesamtkosten für die Straßenverkehrsteilnehmer dürften insgesamt steigen, wenn auch nur in geringem Maße.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Initiative in geringem Umfang positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit auswirken wird, weil eine nach CO₂-Emissionen differenzierte Gebührenerhebung zu einem etwas höheren Einsatz emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge führen und dadurch die Innovation vorantreiben dürfte. Eine zunehmende Erhebung von Staugebühren käme der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zugute, insbesondere jener, die eine Just-in-time-Fertigung praktizieren.

- **Grundrechte**

Dieser 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

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

5. WEITERE ANGABEN

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

Im Folgenabschätzungsbericht werden 7 Kernindikatoren aufgeführt, anhand derer die Fortschritte bei der Erreichung der wichtigsten politischen Ziele überwacht werden sollen: Entwicklung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge; Zustand der mautpflichtigen Straßeninfrastrukturen; Verhältnismäßigkeit und Anlastung der gesellschaftlichen Kosten durch Straßengebühren; Ausmaß der Staubbildung im außerstädtischen Straßennetz in der EU.

Zur Beurteilung der Folgen der Rechtsvorschriften wäre es nötig, eine sorgfältige Bewertung durchzuführen, sobald alle Änderungen wirksam geworden sind. Der geeignete Zeitrahmen für eine solche Bewertung wäre fünf Jahre, nachdem der neue Rahmen in seiner Gesamtheit anwendbar geworden ist. Die Auswirkungen von Zwischenschritten könnten früher bewertet werden.

Der Vorschlag sieht für die Mitgliedstaaten eine besondere Berichterstattungspflicht über die Einnahmen aus Straßengebühren und deren Verwendung sowie über die Qualität der Mautstraßen vor.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Angesichts des Umfangs des Vorschlags und der Tatsache, dass er lediglich eine Änderung der Richtlinie 1999/62/EG betrifft, die in allen Mitgliedstaaten vollständig umgesetzt worden ist, erscheint es nicht gerechtfertigt oder verhältnismäßig, erläuternde Dokumente zu verlangen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Titel der Richtlinie wird angepasst, um ihren erweiterten Anwendungsbereich zu verdeutlichen.

Artikel 1 – Gegenstand und Anwendungsbereich

Der Artikel wird dahin gehend geändert, dass auch andere Fahrzeuge als Lastkraftwagen in den Anwendungsbereich der Vorschriften über Maut- und Benutzungsgebühren einbezogen werden. Grund dafür ist die Notwendigkeit, eine Reihe von Problemen zu beheben, die nicht nur oder nicht einmal hauptsächlich Lkw betreffen.

Artikel 2 – Begriffsbestimmungen

Die folgenden Begriffsbestimmungen werden geändert:

- „transeuropäisches Straßennetz“: die Begriffsbestimmung wird an das Korridorkonzept der überarbeiteten TEN-V-Leitlinien (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013) angepasst;
- „Mautgebühr“: die Begriffsbestimmung wird umformuliert, um der in Artikel 7da vorgesehenen Möglichkeit der Einführung einer Staugebühr Rechnung zu tragen;
- „Fahrzeug“: die neu vorgeschlagene Begriffsbestimmung erfasst alle „schweren Nutzfahrzeuge“ und alle „leichten Nutzfahrzeuge“, d. h. zusätzlich zu den bereits heute erfassten Lastkraftwagen mit einer Masse oberhalb der 3,5-t-Schwelle auch Personenkraftwagen, Kleinbusse und Kleintransporter sowie Kraftomnibusse;
- „Fahrzeug der Klasse [„EURO x“]“ und „Fahrzeugtyp“: die Begriffsbestimmung wird umformuliert, um auch Kraftomnibusse zu erfassen.

Die Begriffsbestimmungen für „Stau“, „Staugebühr“, „Verkehrsunternehmer“, verschiedene Fahrzeugtypen wie „emissionsfreie Fahrzeuge“ sowie „wesentlich geändertes Maut- oder Gebührenerhebungssystem“ werden neu aufgenommen, um Rechtsklarheit in Bezug auf bestimmte Begriffe zu schaffen und den Anwendungsbereich einiger Bestimmungen besser festzulegen.

Die Begriffsbestimmung für „gewogene durchschnittliche Gebühr für externe Kosten“ wird gestrichen, weil die betreffende Anforderung bezüglich ihrer Berechnung gestrichen wird.

Artikel 7 – Maut- und Benutzungsgebühren

Der Absatz 1 wird in zwei Absätze geteilt, um zwischen den hauptsächlich im internationalen Verkehr benutzten Netzen (transeuropäisches Straßennetz und Autobahnen) und anderen Straßen zu unterscheiden. Es wird vorgeschlagen, dass die Bestimmungen über die Nichtdiskriminierung, die Verhältnismäßigkeit der Gebühren und die Erhebung und Bezahlung von Maut- und Benutzungsgebühren auch für andere Straßen gelten sollen.

Zur Erreichung von Fortschritten bei der Anwendung des Verursacherprinzips und des Nutzerprinzips und zur schrittweisen Verringerung der großen Unterschiede zwischen den verschiedenen Gebührenerhebungssystemen werden die Absätze 6 und 7 hinzugefügt, um zeitabhängige Benutzungsgebühren (Vignetten) in den vom internationalen Verkehr benutzten Straßennetzen schrittweise zunächst für Lastkraftwagen und Kraftomnibusse und später für Personenkraftwagen und Kleintransporter abzuschaffen. Die vorgeschlagenen Termine lassen den Mitgliedstaaten genügend Zeit, um gegebenenfalls ihre Gebührenerhebungssysteme anzupassen. Die differenzierte Behandlung von schweren Nutzfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen ist wegen ihrer unterschiedlichen Auswirkungen auf die Infrastrukturen und wegen der weniger ausgereiften Gebührenerhebung auf leichte Nutzfahrzeuge gerechtfertigt.

Zur Gewährleistung einer fairen Behandlung der Verkehrsunternehmer wird der Absatz 9 eingefügt, um die Möglichkeit zu streichen, Lkw unter 12 t von der Gebührenerhebung zu befreien, und um Kraftomnibusse in den Anwendungsbereich aller Gebührenerhebungssysteme einzubeziehen, weil Busse vergleichbare Auswirkungen auf die Straßen haben.

Artikel 7a – *Benutzungsgebühren: Verhältnismäßigkeit und Gleichbehandlung*

In Artikel 7a werden Obergrenzen für Benutzungsgebühren und für den relativen Preisunterschied zwischen Jahresvignetten und Vignetten für kürzere Zeiträume festgelegt. In diesem Zusammenhang werden die folgenden Änderungen vorgeschlagen:

Der Absatz 1 wird in zwei Absätze geteilt, um zu verdeutlichen, dass die bestehenden Anforderungen für Lkw und Kraftomnibusse gelten.

Der neue Absatz 3 betrifft Personenkraftwagen und setzt Obergrenzen für die relativen Preisunterschiede zwischen Jahresvignetten und Vignetten für kürzere Zeiträume, die den einschlägigen Nutzungsgewohnheiten entsprechen und auf vorliegenden Daten beruhen⁹. Außerdem wird der Termin festgelegt, zu dem bestehende Vignettenregelungen anzupassen sind. Absatz 4 enthält dieselbe Regelung für Kleinbusse und Kleintransporter.

Artikel 7c – *Gebühren für externe Kosten*

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, Bezugswerte anstelle von Höchstbeträgen (Anhang IIIb) einzuführen. Der neu eingefügte Absatz 5 sieht die Erhebung von Gebühren für externe Kosten zumindest in den Teilen des Mautstraßennetzes vor, in denen die Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch schwere Nutzfahrzeuge – z. B. wegen der Größe der betroffenen Bevölkerung – am schwerwiegendsten sind.

Artikel 7da – *Staugebühren*

Der neue Artikel 7da erlaubt – zusätzlich zu Infrastrukturgebühren – die Erhebung von Staugebühren, um dem Stauproblem im außerstädtischen Verkehr wirksam entgegenzutreten. Zur Vermeidung jeglicher Diskriminierung von Nutzern bestimmter Fahrzeugklassen muss eine solche Staugebühr auf alle Fahrzeugklassen in verhältnismäßiger und ausgewogener

⁹ Siehe die Folgenabschätzung und Booz & Co. (2012), *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles* (Untersuchung der Folgen der Anwendung des Vignettensystems auf Privatfahrzeuge). <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

Weise erhoben werden. Höchstgebührensätze und Äquivalenzfaktoren zwischen Fahrzeugen sind in den Anhängen V und VI aufgeführt.

Artikel 7f – *Aufschläge*

Es wird vorgeschlagen, die Erhebung von Aufschlägen auch außerhalb von Bergregionen zu ermöglichen, alle anderen diesbezüglichen Voraussetzungen aber beizubehalten (regelmäßige Staus oder erhebliche Umweltschäden und Reinvestition der Einnahmen in ein TEN-V-Vorhaben). Absatz 4 wird gestrichen, weil er sich bei der Finanzierung vorrangiger Vorhaben nicht als hilfreich erwiesen hat, dagegen aber die Gebührenerhebung für externe Kosten behindern könnte. Sowohl Aufschläge als auch Staugebühren dienen der Staubekämpfung und sollten deshalb nicht gleichzeitig angewandt werden (Absatz 5).

Artikel 7g – *Differenzierung der Gebühren, insbesondere für schwere Nutzfahrzeuge*

Es wird vorgeschlagen, die Gebührendifferenzierung nach der Euro-Emissionsklasse des Fahrzeugs schrittweise abzuschaffen. Ein neuer Absatz 4 wird eingefügt, um die Differenzierung der Infrastrukturgebühren nach CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge schnellstmöglich einzuführen, sobald die erforderlichen zertifizierten CO₂-Emissionsdaten vorliegen. Sobald sie anwendbar ist, wird diese Bestimmung Anreize dafür geben, die saubersten und effizientesten schweren Nutzfahrzeuge einzusetzen.

Da vorgeschlagen wird, die Erhebung von Staugebühren getrennt zu regeln (im neuen Artikel 7da, siehe oben), wird ebenfalls vorgeschlagen, die Möglichkeit einer ertragsneutralen Gebührendifferenzierung nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit abzuschaffen (siehe die Änderung in Absatz 1, ehemals Absatz 3).

Artikel 7ga – *Differenzierung der Gebühren für leichte Nutzfahrzeuge*

Der neue Artikel 7ga regelt die Modalitäten für die Differenzierung von Maut- und Benutzungsgebühren nach der Umweltverträglichkeit von Personenkraftwagen, Kleinbussen und Kleintransportern. Wie in Anhang VII angegeben, soll die Differenzierung sowohl auf CO₂- als auch Luftschadstoffemissionen beruhen. Diese Bestimmung soll Anreize dafür geben, sauberere und effizientere Fahrzeuge zu verwenden.

Artikel 7h – *Mitteilungen*

Es wird vorgeschlagen, den Absatz 3 dahin gehend zu ändern, dass die Vorabunterrichtung der Kommission über eine beabsichtigte Gebührenerhebung für externe Kosten insofern vereinfacht wird, als die mitzuteilenden Informationen auf grundlegende Angaben beschränkt werden. Um die Einführung von Gebühren für externe Kosten zu erleichtern, wird vorgeschlagen, Absatz 4 über das Erfordernis eines vorherigen Kommissionsbeschlusses zu streichen.

Artikel 7j – *Erhebung und Bezahlung von Maut- und Benutzungsgebühren*

In den Absätzen 3 und 4 wird vorgeschlagen, eine Bezugnahme auf Staugebühren einzufügen, damit alle möglichen Gebührenelemente in einheitlicher Weise erhoben und bezahlt werden.

Artikel 7k – *Ausgleich*

Es wird vorgeschlagen, die Möglichkeit einer Ausgleichsgewährung auf den Fall zu beschränken, dass Mautgebühren eingeführt werden (im Gegensatz zu Benutzungsgebühren). Damit soll die bestehende Möglichkeit einer Diskriminierung nicht ansässiger Benutzer beseitigt werden.

Artikel 9 – *Verwendung der Einnahmen*

Der neue Absatz 3 sieht vor, dass Einnahmen aus Staugebühren für die Lösung von Stauproblemen zu verwenden sind, z. B. die Unterstützung alternativer Verkehrslösungen oder die Beseitigung von Engpässen.

Artikel 10a

Vorgeschlagen wird eine Änderung in Absatz 1, um die Überprüfungs Klausel anzupassen und mit der Vereinfachung des Anhangs IIIb in Einklang zu bringen.

Artikel 11 – *Berichterstattung*

Der Absatz 1 wird geändert, um die Berichterstattungspflichten über Mautgebühren, Mauteinnahmen und die Verwendung dieser Einnahmen anzupassen und auch Informationen über die Qualität der Mautstraßen einzubeziehen. Der bisherige Absatz 2 Buchstabe e wird gestrichen; es werden neue Buchstaben e bis i eingefügt, um Angaben über Einnahmen aus Staugebühren, über die Gesamteinnahmen aus Straßengebühren, über die Verwendung dieser Einnahmen sowie über eine Bewertung der Straßeninstandhaltung und des Ausmaßes der Staubildung aufzunehmen. Der Absatz 3 wird eingefügt, um einen Mindestsatz von Indikatoren für die Bewertung der Qualität der Mautstraßen festzulegen. Die Absätze 4 und 5 werden eingefügt, um der Kommission die Festlegung harmonisierter Indikatoren mittels eines Durchführungsrechtsakts zu erlauben und damit die Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Indikatoren Bericht erstatten.

Anhänge

In Anhang 0 Abschnitt 3 wird die Streichung der Bezugnahme auf „EEV“-Fahrzeuge und die Einfügung einer Tabelle mit Euro-VI-Emissionsgrenzwerten vorgeschlagen, um der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 Rechnung zu tragen.

Die vorgeschlagenen Änderungen in Anhang III entsprechen der Einbeziehung von Kraftomnibussen in den Anwendungsbereich der Richtlinie.

Es wird vorgeschlagen, die Anwendung von Anhang IIIa Abschnitte 2, 3 und 4 auf Fälle zu beschränken, in denen ein Mitgliedstaat beabsichtigt, höhere Gebühren für externe Kosten zu erheben als in den Bezugswerten in Anhang IIIb festgelegt. Einige Bestimmungen in Abschnitt 4.2 werden überarbeitet, um neuere Rechtsvorschriften über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen zu berücksichtigen.

In Anhang IIIb wird vorgeschlagen, die Höchstbeträge der gewogenen durchschnittlichen Gebühr für externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch Bezugswerte für die Anlastung externer Kosten zu ersetzen, die die Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung enthalten, die sowohl von Lkw (Tabelle 1) als auch von Kraftomnibussen (Tabelle 2) verursacht werden. Die Berechnung dieser Werte erfolgt nach der Aktualisierung

des Handbuchs zu den externen Kosten des Verkehrs¹⁰. Die Werte können nicht nur in Bergregionen, sondern auch in Ballungsräumen mit dem Faktor 2 multipliziert werden.

In Anhang IV wird vorgeschlagen, in die Tabelle der Fahrzeugkombinationen eine Bezugnahme auf Kombinationen mit 7, 8 oder 9 Achsen aufzunehmen.

Der neue Anhang V steht im Zusammenhang mit Artikel 7da (über Staugebühren) und enthält Mindestanforderungen an die Erhebung einer Staugebühr sowie die Teile des Straßennetzes und Zeiträume, die davon betroffen sind. Zur Unterscheidung zwischen mehr oder weniger dicht besiedelten Gebieten werden Straßen in städtische und nicht-städtische eingeteilt. Zur Gewährleistung einer ausgewogenen und verhältnismäßigen Preisgestaltung werden Äquivalenzfaktoren für unterschiedliche Fahrzeugklassen festgelegt. Abschnitt 2 sieht vor, dass die Gebührenberechnung transparent erfolgt, die Beträge pro Fahrzeugklasse und Zeitraum für jeden betreffenden Straßenabschnitt öffentlich einsehbar sind und die Beträge regelmäßig angepasst werden, um die Wirksamkeit des Gebührensystems zu erhalten.

Der neue Anhang VI steht ebenfalls im Zusammenhang mit Artikel 7da und begrenzt den Betrag der Staugebühr pro km auf die Grenzkosten von Verkehrsstaue nach Maßgabe der Aktualisierung des Handbuchs zu den externen Kosten des Verkehrs.

Der neue Anhang VII steht im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen Artikel 7ga zur Differenzierung von Maut- und Benutzungsgebühren für leichte Nutzfahrzeuge nach deren Umweltverträglichkeit und enthält die Emissionsklassen für die Zwecke einer solchen Differenzierung. Bezug genommen wird darin auf die CO₂- und Luftschadstoffemissionen unter Berücksichtigung EU-weiter Normen und auf die neuesten und genauesten Messverfahren.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

2017/0114 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

(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 Sozialausschusses¹¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bei der Erreichung des von der Kommission in ihrem Weißbuch vom 28. März 2011¹³ dargelegten Ziels, nämlich den Übergang zur vollen Anwendung des Verursacherprinzips („der Verursacher zahlt“) und des Nutzerprinzips („der Nutzer zahlt“) zu vollziehen, Einnahmen zu erzielen und die Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen zu sichern, sind nur schleppend Fortschritte gemacht worden, und es bestehen nach wie vor Unstimmigkeiten bei der Erhebung von Straßeninfrastrukturgebühren in der Union.
- (2) In ihrer Mitteilung zu einer europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität¹⁴ kündigte die Kommission an, dass sie Änderungen an der Richtlinie über die Gebührenerhebung auf Lastkraftwagen vorschlagen würde, um auch eine nach dem Kohlendioxidausstoß gestaffelte Kostenanlastung zu ermöglichen und einige der Grundsätze dieser Richtlinie auch auf Kraftomnibusse sowie auf Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge auszuweiten.
- (3) Alle schweren Nutzfahrzeuge haben erhebliche Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur und tragen beträchtlich zur Luftverschmutzung bei, wogegen leichte Nutzfahrzeuge für die meisten negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt und die Gesellschaft in Bezug auf Schadstoffemissionen und Staus verantwortlich sind. Im Interesse der Gleichbehandlung und eines fairen Wettbewerbs

¹¹ ABl. C vom , S. .

¹² ABl. C vom , S. .

¹³ Weißbuch vom 28. März 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, KOM(2011) 144 endg.

¹⁴ COM(2016) 501 final.

sollte dafür gesorgt werden, dass Fahrzeuge, die von dem durch die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ geschaffenen Rahmen im Hinblick auf Maut- und Benutzungsgebühren bislang nicht erfasst werden, nun auch in diesen Rahmen einbezogen werden. Der Anwendungsbereich dieser Richtlinie sollte daher auch auf andere schwere Nutzfahrzeuge als nur die zur Güterbeförderung bestimmten Fahrzeuge sowie auf leichte Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen ausgeweitet werden.

- (4) Zeitabhängige Benutzungsgebühren spiegeln von Natur aus die tatsächlich verursachten Infrastrukturkosten nicht genau wider und geben aus ähnlichen Gründen auch keine wirksamen Anreize für einen saubereren und effizienteren Verkehrsbetrieb oder die Staureduzierung. Sie sollten deshalb schrittweise durch entfernungsabhängige Gebühren abgelöst werden, die fairer, effizienter und wirksamer sind.
- (5) Um die Nutzerakzeptanz für künftige Straßengebühren zu sichern, sollte den Mitgliedstaaten gestattet werden, geeignete Gebührenerhebungssysteme als Teil eines umfangreicheren Pakets von Mobilitätsdiensten einzuführen. Solche Systeme sollten eine faire Verteilung der Infrastrukturkosten gewährleisten und dem Verursacherprinzip entsprechen. Ein Mitgliedstaat, der ein solches System einführt, sollte sicherstellen, dass dabei die Bestimmungen der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ eingehalten werden.
- (6) Wie bei schweren Nutzfahrzeugen ist es wichtig, darauf zu achten, dass zeitabhängige Gebühren auch für leichte Nutzfahrzeuge verhältnismäßig sind, und zwar auch im Hinblick auf Nutzungszeiträume, die kürzer als ein Jahr sind. Dabei ist die Tatsache zu berücksichtigen, dass leichte und schwere Nutzfahrzeuge unterschiedliche Nutzungsmuster aufweisen. Die Berechnung verhältnismäßiger zeitabhängiger Gebühren könnte anhand vorhandener Daten über gewöhnliche Fahrstrecken erfolgen.
- (7) Gemäß der Richtlinie 1999/62/EG kann eine Gebühr für externe Kosten erhoben werden, deren Höhe nahe bei den durch die Nutzung des betreffenden Fahrzeugs verursachten sozialen Grenzkosten liegt. Diese Methode hat sich als die fairste und effizienteste erwiesen, um die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten negativen Auswirkungen der Luftverschmutzung und Lärmbelastung auf die Umwelt und die Gesundheit zu berücksichtigen, und würde sicherstellen, dass schwere Nutzfahrzeuge einen fairen Beitrag zur Erfüllung der EU-Luftqualitätsstandards¹⁷ und der geltenden Grenzwerte oder Zielvorgaben für Lärm leisten. Die Erhebung derartiger Gebühren sollte daher erleichtert werden.
- (8) Zu diesem Zweck sollten die bisherigen Höchstbeträge der gewogenen durchschnittlichen Gebühr für externe Kosten ersetzt werden durch unmittelbar anwendbare Bezugswerte, die nach Maßgabe der Inflation, des wissenschaftlichen Fortschritts bei der Schätzung der externen Kosten des Straßenverkehrs und der Entwicklung der Zusammensetzung des Fahrzeugbestands aktualisiert werden.

¹⁵ 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).

¹⁶ Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124).

¹⁷ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

- (9) Die Differenzierung der Infrastrukturgebühren nach der EURO-Emissionsklasse hat dazu beigetragen, dass sauberere Fahrzeuge eingesetzt werden. Mit der Erneuerung der Fahrzeugbestände wird diese Art der Gebührendifferenzierung im außerstädtischen Straßennetz erwartungsgemäß ab Ende 2020 jedoch hinfällig werden und sollte bis dahin deshalb schrittweise abgeschafft werden. Von demselben Zeitpunkt an sollten Gebühren für externe Kosten systematischer erhoben und in den Situationen, in denen es am meisten darauf ankommt, als zielgerichtetes Mittel zur Anlastung externer Kosten verwendet werden.
- (10) Der Anteil der von schweren Nutzfahrzeugen verursachten CO₂-Emissionen nimmt weiter zu. Eine Differenzierung der Infrastrukturgebühren nach diesen Emissionen kann zu Verbesserungen auf diesem Gebiet beitragen und sollte deshalb eingeführt werden.
- (11) Leichte Nutzfahrzeuge verursachen zwei Drittel der negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt und die Gesundheit. Deshalb ist es wichtig, durch eine Differenzierung der Straßengebühren anhand der Übereinstimmungsfaktoren der Verordnung (EU) 2016/427 der Kommission¹⁸, der Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission¹⁹ und der Verordnung (EU) 2017/xxx²⁰ der Kommission Anreize für den Einsatz der saubersten und kraftstoffeffizientesten Fahrzeuge zu geben.
- (12) Um den Einsatz der saubersten und effizientesten Fahrzeuge zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten auf solche Fahrzeuge deutlich ermäßigte Maut- und Straßenbenutzungsgebühren erheben.
- (13) Staus im Straßenverkehr, zu denen alle Kraftfahrzeuge mit unterschiedlichen Anteilen beitragen, verursachen Kosten in Höhe von ungefähr 1 % des Bruttoinlandsprodukts. Ein beträchtlicher Teil dieser Kosten entfällt auf Staus im außerstädtischen Verkehr. Deshalb sollte eine besondere Stauegebühr unter der Bedingung erlaubt werden, dass sie für alle Fahrzeugklassen gilt. Um wirksam und angemessen zu sein, sollte diese Gebühr aufgrund der Grenzkosten von Verkehrsstaus berechnet und nach Ort, Zeitpunkt und Fahrzeugklasse differenziert werden. Um mit Stauegebühren die bestmögliche positive Wirkung zu erzielen, sollten die entsprechenden Einnahmen für Projekte verwendet werden, mit denen die Ursachen des Problems angegangen werden.
- (14) Stauegebühren sollten in verhältnismäßiger Weise die tatsächlichen Kosten widerspiegeln, die jedes Fahrzeug direkt anderen Verkehrsteilnehmern und indirekt der Gesellschaft im Ganzen verursacht. Um zu verhindern, dass solche Gebühren den freien Personen- und Warenverkehr unverhältnismäßig behindern, sollten sie auf bestimmte Beträge begrenzt werden, die den Grenzkosten von Verkehrsstaus bei fast voller Auslastung entsprechen, d. h. wenn das Verkehrsaufkommen die Aufnahmekapazität der Straße fast erreicht hat.

¹⁸ Verordnung (EU) 2016/427 der Kommission vom 10. März 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. L 82 vom 31.3.2016, S. 1).

¹⁹ Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission vom 20. April 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. L 109 vom 26.4.2016, S. 1).

²⁰

- (15) Die ertragsneutrale Differenzierung der auf schwere Nutzfahrzeuge erhobenen Infrastrukturgebühren ist kein optimales Instrument zur Staureduzierung und sollte schrittweise abgeschafft werden.
- (16) Aufschläge auf die Infrastrukturgebühr könnten ebenso einen nützlichen Beitrag zur Lösung von Problemen im Zusammenhang mit erheblichen Umweltschäden oder Staus leisten, die durch die Benutzung bestimmter Straßen – nicht nur in Bergregionen – verursacht werden. Die derzeitige Beschränkung von Aufschlägen auf solche Gebiete sollte daher aufgehoben werden. Um eine doppelte Gebührenbelastung der Benutzer zu vermeiden, sollten auf Straßenabschnitten, auf denen bereits eine Stauegebühr erhoben wird, keine Aufschläge zulässig sein.
- (17) Wenn ein Mitgliedstaat ein System von Straßengebühren einführt, können dafür gewährte Ausgleiche je nach Sachlage zur Diskriminierung nicht ansässiger Verkehrsteilnehmer führen. Die Möglichkeit, aus diesem Anlass einen Ausgleich zu gewähren, sollte deshalb auf Mautgebühren beschränkt werden und im Falle von Benutzungsgebühren nicht mehr zulässig sein.
- (18) Damit mögliche Synergien zwischen bestehenden Systemen von Straßengebühren für die Senkung der Betriebskosten genutzt werden können, sollte die Kommission in die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten, die gemeinsame Systeme von Straßengebühren einzuführen gedenken, vollständig einbezogen werden.
- (19) Durch Straßengebühren können Mittel für die Finanzierung der Instandhaltung und des Ausbaus hochwertiger Verkehrsinfrastrukturen mobilisiert werden. Daher ist es geboten, den Mitgliedstaaten Anreize für eine entsprechende Verwendung der Einnahmen aus Straßengebühren zu geben und sie zu diesem Zweck zu einer angemessenen Berichterstattung über die Verwendung dieser Einnahmen zu verpflichten. Dies sollte insbesondere helfen, Finanzierungslücken zu erkennen und die Akzeptanz von Straßennutzungsgebühren in der Öffentlichkeit zu erhöhen.
- (20) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich insbesondere zu gewährleisten, dass nationale Gebührensysteme für andere Fahrzeuge als Lastkraftwagen innerhalb eines einheitlichen Rahmens, der die Gleichbehandlung in der gesamten Union sichert, Anwendung finden, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Straßenverkehrs und der Probleme, die mit dieser Richtlinie gelöst werden sollen, besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (21) Es ist notwendig, dafür zu sorgen, dass Gebühren für externe Kosten weiterhin die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung so genau wie möglich widerspiegeln, ohne das Gebührensystem übermäßig kompliziert werden zu lassen, um so Anreize für den Einsatz der kraftstoffeffizientesten Fahrzeuge zu geben, die Wirksamkeit bestehender Anreize zu bewahren und die Differenzierung von Straßengebühren auf dem neuesten Stand zu halten. Deshalb sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte zu erlassen, um die Bezugswerte für die Anlastung externer Kosten an den technischen Fortschritt anzupassen, um die Modalitäten für eine ertragsneutrale Differenzierung von Infrastrukturgebühren nach den CO₂-Emissionen schwerer

Nutzfahrzeuge festzulegen und um die Modalitäten für die Differenzierung von Infrastrukturgebühren für leichte Nutzfahrzeuge an den technischen Fortschritt anzupassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016²¹ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (22) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der einschlägigen Vorschriften dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Das Beratungsverfahren sollte für den Erlass von Durchführungsrechtsakten zur Festlegung harmonisierter Indikatoren für die Bewertung der Qualität der Straßennetze angewendet werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²² ausgeübt werden.
- (23) Die Richtlinie 1999/62/EG sollte daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

- (1) Der Titel erhält folgende Fassung:
„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“.
- (2) Die Artikel 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie gilt für
- a) Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen,
 - b) Maut- und Benutzungsgebühren, die von Fahrzeugen erhoben werden.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für Fahrzeuge, die ausschließlich für den Verkehr in außereuropäischen Gebieten der Mitgliedstaaten eingesetzt werden.
- (3) Diese Richtlinie gilt nicht für auf den Kanarischen Inseln, in Ceuta und Melilla sowie auf den Azoren oder Madeira zugelassene Fahrzeuge, die ausschließlich für Transporte in diesen Gebieten oder zwischen diesen Gebieten und dem spanischen bzw. portugiesischen Festland eingesetzt werden.

²¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

²² Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „transeuropäisches Straßennetz“ die Straßenverkehrsinfrastruktur, die in Kapitel II Abschnitt 3 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates* festgelegt und auf den Karten in Anhang I dieser Verordnung dargestellt ist;
2. „Baukosten“ die mit dem Bau verbundenen Kosten, gegebenenfalls einschließlich der Finanzierungskosten, von
 - a) neuen Infrastrukturen oder neuen Infrastrukturverbesserungen, einschließlich umfangreicher struktureller baulicher Instandsetzungen;
 - b) Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen, einschließlich umfangreicher baulicher Instandsetzungen, die nicht mehr als 30 Jahre vor dem 10. Juni 2008 fertiggestellt wurden, soweit Mautsysteme am 10. Juni 2008 bereits eingeführt waren, bzw. deren Bau nicht mehr als 30 Jahre vor der Einrichtung neuer, nach dem 10. Juni 2008 eingeführter Mautsysteme abgeschlossen wurde;
 - c) Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen, die vor dem 10. Juni 2008 fertiggestellt wurden, wenn
 - i) ein Mitgliedstaat mittels eines Vertrags mit einem Mautsystembetreiber oder mittels eines anderen Rechtsakts mit entsprechender Wirkung, die vor dem 10. Juni 2008 in Kraft traten, ein Mautsystem eingerichtet hat, das die Anlastung dieser Kosten vorsieht, oder
 - ii) ein Mitgliedstaat nachweisen kann, dass es für den Bau der betreffenden Infrastruktur ausschlaggebend war, dass ihre erwartete Lebensdauer über 30 Jahre beträgt.
3. „Finanzierungskosten“ Kreditzinsen und Verzinsung des Eigenkapitals der Anteilseigner;
4. „umfangreiche strukturelle bauliche Instandsetzung“ bauliche Instandsetzung mit Ausnahme derjenigen Instandsetzung, die für die Verkehrsteilnehmer keinen aktuellen Nutzen mehr hat, weil insbesondere die Ausbesserung durch eine weiter gehende Erneuerung der Straßendecke oder andere Bauarbeiten ersetzt wurde;
5. „Autobahn“ eine Straße, die nur für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die folgende Kriterien erfüllt:
 - a) sie weist für beide Verkehrsrichtungen – außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend – besondere Fahrbahnen auf, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen auf andere Weise voneinander getrennt sind;
 - b) sie hat keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen;
 - c) sie ist speziell als Autobahn gekennzeichnet;
6. „Mautgebühr“ eine für die Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet, die zur Benutzung der Verkehrswege

durch ein Fahrzeug berechtigt und die eine Infrastrukturgebühr sowie gegebenenfalls eine Staugebühr oder eine Gebühr für externe Kosten oder beides beinhaltet;

7. „Infrastrukturgebühr“ eine Abgabe zur Anlastung der infrastrukturbezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaurkosten, die in einem Mitgliedstaat entstehen;
8. „Gebühr für externe Kosten“ eine Abgabe zur Anlastung der Kosten, die in einem Mitgliedstaat durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung oder Lärmbelastung oder beides entstehen;
9. „Stau“ eine Situation, in der das Verkehrsaufkommen die Aufnahmekapazität der Straße fast erreicht hat oder überschreitet;
10. „Staugebühr“ eine Abgabe, die von Fahrzeugen zur Anlastung der in einem Mitgliedstaat entstehenden staubedingten Kosten und zur Staureduzierung erhoben wird;
11. „Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung“ die Kosten der Schäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Emissionen von Feinstaub und Ozonvorläufern wie Stickoxiden sowie von flüchtigen organischen Verbindungen verursacht werden;
12. „Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung“ die Kosten der Schäden, die durch die Lärmemissionen eines Fahrzeugs oder das Abrollgeräusch auf dem Straßenbelag verursacht werden;
13. „gewogene durchschnittliche Infrastrukturgebühr“ sämtliche Einnahmen aus einer Infrastrukturgebühr in einem bestimmten Zeitraum geteilt durch die Anzahl der in diesem Zeitraum auf den gebührenpflichtigen Straßenabschnitten von schweren Nutzfahrzeugen zurückgelegten Kilometer;
14. „Benutzungsgebühr“ eine zu leistende Zahlung, die während eines bestimmten Zeitraums zur Benutzung der in Artikel 7 Absätze 1 und 2 genannten Infrastrukturen durch ein Fahrzeug berechtigt;
15. „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern oder eine Fahrzeugkombination, das bzw. die zur Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr bestimmt ist oder verwendet wird;
16. „schweres Nutzfahrzeug“ ein Lastkraftwagen oder ein Kraftomnibus;
17. „Lastkraftwagen“ ein für die Güterbeförderung bestimmtes Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t;
18. „Kraftomnibus“ ein für die Beförderung von mehr als acht Fahrgästen (zusätzlich zum Fahrer) bestimmtes Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t;
19. „leichtes Nutzfahrzeug“ ein Personenkraftwagen, ein Kleinbus oder Kleintransporter;
20. „Personenkraftwagen“ ein für die Personenbeförderung bestimmtes Fahrzeug mit vier Rädern, das zusätzlich zum Fahrer nicht mehr als acht Fahrgäste aufnimmt;
21. „Kleinbus“ ein für die Beförderung von mehr als acht Fahrgästen (zusätzlich zum Fahrer) bestimmtes Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t;

22. „Kleintransporter“ ein für die Güterbeförderung bestimmtes Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t;
23. „emissionsfreies Fahrzeug“ ein Fahrzeug ohne Abgasemissionen;
24. „Verkehrsunternehmer“ ein Unternehmen, das Güter oder Fahrgäste im Straßenverkehr befördert;
25. „Fahrzeug der Klasse ‚EURO 0‘, ‚EURO I‘, ‚EURO II‘, ‚EURO III‘, ‚EURO IV‘, ‚EURO V‘, ‚EURO VI‘“ ein schweres Nutzfahrzeug, das die jeweiligen Emissionsgrenzwerte in Anhang 0 einhält;
26. „Fahrzeugtyp“ eine Fahrzeugeinstufung, der ein schweres Nutzfahrzeug je nach Achszahl, Abmessungen, Gewicht oder anderen Faktoren der Fahrzeugeinstufung nach den verursachten Straßenschäden, z. B. anhand der in Anhang IV enthaltenen Einteilung nach Straßenschäden, zugeordnet wird, sofern das Einstufungssystem auf Fahrzeugmerkmalen beruht, die entweder in den in allen Mitgliedstaaten verwendeten Fahrzeugunterlagen angegeben oder offensichtlich sind;
27. „Konzessionsvertrag“ ein öffentlicher Bauauftrag im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates**;
28. „konzessionsgebundene Mautgebühr“ eine von einem Konzessionär im Rahmen eines Konzessionsvertrags erhobene Mautgebühr;
29. „wesentlich geändertes Maut- oder Gebührenerhebungssystem“ ein Maut- oder Gebührenerhebungssystem, das derart geändert wurde, dass sich die Kosten oder Einnahmen – inflationsbereinigt gemäß den Änderungen des von der Kommission (Eurostat) veröffentlichten EU-weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex mit Ausnahme von Energie und unverarbeiteten Lebensmitteln – um mindestens 5 % gegenüber dem Vorjahr verändert haben.

Für die Zwecke der Nummer 2 gilt Folgendes:

- a) auf jeden Fall darf der Anteil der zu berücksichtigenden Baukosten den am 10. Juni 2008 oder, wenn die Einführung neuer Mautsysteme später erfolgt, den zum Zeitpunkt dieser Einführung noch ausstehenden Anteil der laufenden Lebensdauerperiode der Infrastrukturbestandteile nicht überschreiten;
- b) die Kosten für Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen dürfen spezielle Infrastrukturaufwendungen zur Verringerung der Lärmbelästigung oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und tatsächliche Zahlungen des Infrastrukturbetreibers für objektive umweltbezogene Aspekte, wie z. B. Schutz gegen Bodenverseuchung, einschließen.

* Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

** Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).“

(3) Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

(1) Unbeschadet des Artikels 9 Absatz 1a dürfen die Mitgliedstaaten unter den in den Absätzen 3 bis 9 dieses Artikels und in den Artikeln 7a bis 7k genannten Bedingungen Maut- und Benutzungsgebühren im transeuropäischen Straßennetz oder auf bestimmten Abschnitten dieses Netzes und zusätzlich auf anderen Abschnitten ihrer Autobahnnetze, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehören, beibehalten oder einführen.

(2) Absatz 1 lässt das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Maut- und Benutzungsgebühren auf anderen Straßen zu erheben, unberührt, sofern die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren auf solchen anderen Straßen den internationalen Verkehr nicht diskriminiert und nicht zur Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen führt. Maut- und Benutzungsgebühren, die auf anderen Straßen als denen des transeuropäischen Straßennetzes und als Autobahnen erhoben werden, müssen die in den Absätzen 3 und 4, in Artikel 7a und in Artikel 7j Absätze 1, 2 und 4 festgelegten Bedingungen erfüllen.

(3) Die Mitgliedstaaten erheben für keine Fahrzeugklasse gleichzeitig Maut- und Benutzungsgebühren für die Benutzung ein und desselben Straßenabschnitts. Jedoch kann ein Mitgliedstaat, der in seinem Straßennetz eine Benutzungsgebühr erhebt, auch Mautgebühren für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erheben.

(4) Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsteilnehmers, des Mitgliedstaats oder Drittlandes der Niederlassung des Verkehrsunternehmers oder der Zulassung des Fahrzeugs oder des Ausgangs- oder Zielpunktes der Fahrt führen.

(5) Die Mitgliedstaaten können für schwere Nutzfahrzeuge, die von der Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates* ausgenommen sind, sowie in den in Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a, b und c dieser Richtlinie genannten Fällen gemäß den dort festgelegten Bedingungen ermäßigte Mautsätze oder Benutzungsgebühren oder Befreiungen von der Verpflichtung zur Entrichtung von Maut- oder Benutzungsgebühren vorsehen.

(6) Unbeschadet des Absatzes 9 dürfen die Mitgliedstaaten ab dem 1. Januar 2018 keine Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge mehr einführen. Benutzungsgebühren, die vor diesem Tag eingeführt wurden, dürfen bis zum 31. Dezember 2023 beibehalten werden.

(7) Ab dem [Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] dürfen die Mitgliedstaaten keine Benutzungsgebühren für leichte Nutzfahrzeuge mehr einführen. Benutzungsgebühren, die vor diesem Tag eingeführt wurden, müssen bis zum 31. Dezember 2027 abgeschafft werden.

(8) Bis zum 31. Dezember 2019 kann ein Mitgliedstaat in Bezug auf schwere Nutzfahrzeuge beschließen, Maut- oder Benutzungsgebühren nur auf Fahrzeuge zu erheben, deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt, wenn er der Auffassung ist, dass eine Ausweitung auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 12 t:

a) sich aufgrund von Verkehrsverlagerungen erheblich negativ auf den freien Verkehrsfluss, die Umwelt, den Lärmpegel, Staubbildungen, die Gesundheit oder die Verkehrssicherheit auswirken würde;

b) Verwaltungskosten in Höhe von mehr als 30 % der zusätzlichen Einnahmen verursachen würde, die durch diese Ausweitung der Gebührenerhebung erzielt würden.

Mitgliedstaaten, die beschließen, Maut- oder Benutzungsgebühren oder beides nur auf Fahrzeuge zu erheben, deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt, unterrichten die Kommission über ihren Beschluss und die Gründe dafür.

- (9) Ab dem 1. Januar 2020 müssen Maut- und Benutzungsgebühren, die für schwere Nutzfahrzeuge gelten, auf alle schweren Nutzfahrzeuge angewandt werden.
- (10) Maut- und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge einerseits und für leichte Nutzfahrzeuge andererseits können unabhängig voneinander eingeführt oder beibehalten werden.

* Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).“

- (4) Artikel 7a erhält folgende Fassung:

„Artikel 7a

(1) Benutzungsgebühren müssen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege stehen.

(2) Soweit Benutzungsgebühren auf schwere Nutzfahrzeuge erhoben werden, muss die Infrastrukturnutzung zumindest für folgende Zeiträume ermöglicht werden: einen Tag, eine Woche, einen Monat und ein Jahr. Der Monatstarif darf nicht mehr als 10 % des Jahrestarifs, der Wochentarif nicht mehr als 5 % des Jahrestarifs und der Tagestarif nicht mehr als 2 % des Jahrestarifs betragen.

Einem Mitgliedstaat steht es frei, auf die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge ausschließlich Jahresgebühren zu erheben.

Die Mitgliedstaaten setzen die Benutzungsgebühren einschließlich der Verwaltungskosten für alle Klassen von schweren Nutzfahrzeugen in einer Höhe fest, die die in Anhang II festgelegten Höchstsätze nicht übersteigt.

(3) Soweit Benutzungsgebühren auf Personenkraftwagen erhoben werden, muss die Infrastrukturnutzung zumindest für folgende Zeiträume ermöglicht werden: 10 Tage, einen Monat oder zwei Monate oder beides und ein Jahr. Der Zweimonatstarif darf nicht mehr als 30 % des Jahrestarifs, der Monatstarif nicht mehr als 18 % des Jahrestarifs und der 10-Tage-Tarif nicht mehr als 8 % des Jahrestarifs betragen.

Die Mitgliedstaaten können die Infrastrukturnutzung auch für andere Zeiträume ermöglichen. In diesen Fällen legen die Mitgliedstaaten die Gebühren im Einklang mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Benutzer und unter Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren fest, insbesondere des Jahrestarifs und der für andere Zeiträume geltenden Tarife nach Unterabsatz 1 sowie der bestehenden Nutzungsgewohnheiten und der Verwaltungskosten.

Im Rahmen von vor dem 31. Mai 2017 beschlossenen Benutzungsgebührenregelungen können die Mitgliedstaaten über den im ersten Unterabsatz festgelegten Höchstsätzen liegende Tarife, die vor diesem Termin in Kraft waren, sowie entsprechend höhere Tarife für andere Zeiträume unter Einhaltung des Grundsatzes der Gleichbehandlung beibehalten. Sobald ein wesentlich geändertes Maut- oder Gebührenerhebungssystem in Kraft tritt, spätestens aber ab dem 1. Januar 2024, müssen sie die im ersten und zweiten Unterabsatz festgelegten Höchstsätze jedoch einhalten.

(4) In Bezug auf Kleinbusse und Kleintransporter verfahren die Mitgliedstaaten entweder gemäß Absatz 2 oder gemäß Absatz 3. Spätestens ab dem 1. Januar 2024 legen die Mitgliedstaaten jedoch für Kleinbusse und Kleintransporter höhere Benutzungsgebühren als für Personenkraftwagen fest.“

(5) Artikel 7c erhält folgende Fassung:

„Artikel 7c

(1) Die Mitgliedstaaten können eine Gebühr für externe Kosten, die durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung oder Lärmbelastung oder beides entstehen, beibehalten oder einführen.

Für schwere Nutzfahrzeuge wird die Gebühr für externe Kosten entsprechend den in Anhang IIIa angegebenen Mindestanforderungen und Methoden differenziert festgelegt, wobei die Bezugswerte in Anhang IIIb einzuhalten sind.

(2) Die berücksichtigten Kosten müssen sich auf das Netz oder den Teil des Netzes, in dem Gebühren für externe Kosten erhoben werden, und auf die gebührenpflichtigen Fahrzeuge beziehen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, nur einen Prozentsatz dieser Kosten anzulasten.

(3) Der Gebührenbestandteil für externe Kosten, der die verkehrsbedingte Luftverschmutzung betrifft, wird nicht auf schwere Nutzfahrzeuge erhoben, die die strengsten EURO-Emissionsnormen einhalten.

Die Geltungsdauer des ersten Unterabsatzes endet vier Jahre nach dem Tag, an dem die Anwendung der Vorschriften zur Einführung dieser Normen begonnen hat.

(4) Die Höhe der Gebühr für externe Kosten wird von dem betreffenden Mitgliedstaat festgesetzt. Benennt ein Mitgliedstaat hierzu eine Stelle, so muss diese Stelle rechtlich und finanziell unabhängig von der Organisation sein, die dafür zuständig ist, einen Teil oder die Gesamtheit der Gebühren zu erheben oder zu verwalten.

(5) Ab dem 1. Januar 2021 wenden die Mitgliedstaaten, die Mautgebühren erheben, eine Gebühr für externe Kosten auf zumindest dem in Artikel 7 Absatz 1 genannten Abschnitt des Straßennetzes an, auf dem die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten Umweltschäden die durchschnittlichen Umweltschäden übersteigen, die schwere Nutzfahrzeuge nach der entsprechend den einschlägigen Berichtsanforderungen in Anhang IIIa getroffenen Festlegung verursachen.“

(6) Folgender Artikel 7da wird eingefügt:

„Artikel 7da

(1) Die Mitgliedstaaten können im Einklang mit den Anforderungen in Anhang V auf stauanfälligen Abschnitten ihres Straßennetzes eine Staugebühr einführen. Die Staugebühr darf nur auf Straßenabschnitten, in denen sich regelmäßig Staus bilden, und nur in den Zeiträumen, in denen Staus üblicherweise auftreten, erhoben werden.

(2) Die Mitgliedstaaten bestimmen die in Absatz 1 genannten Straßenabschnitte und Zeiträume aufgrund objektiver Kriterien bezüglich des Ausmaßes der Staubelastung der Straßen und ihrer Umgebung, z. B. der durchschnittlichen Zeitverluste und Staulängen.

- (3) Eine auf einem Abschnitt des Straßennetzes erhobene Staugebühr gilt in gleicher Weise für alle Fahrzeugklassen entsprechend den Norm-Äquivalenzfaktoren in Anhang V.
- (4) Die Staugebühr muss den Kosten entsprechen, die ein Fahrzeug anderen Verkehrsteilnehmern und indirekt der Gesellschaft verursacht, darf aber die in Anhang VI für bestimmte Straßenkategorien festgelegten Höchstsätze nicht übersteigen.
- (5) Die Mitgliedstaaten schaffen geeignete Mechanismen für die Überwachung der mit Staugebühren erzielten Wirkung und für die Überprüfung der Gebührenhöhe. Sie überprüfen regelmäßig, zumindest alle drei Jahre, die Höhe der Gebühren, um sicherzustellen, dass diese nicht höher sind als die Kosten der in dem betreffenden Mitgliedstaat auftretenden Staus, die auf den Straßenabschnitten entstehen, auf denen die Staugebühr erhoben wird.“

- (7) Die Artikel 7f und 7g erhalten folgende Fassung:

„Artikel 7f

(1) Nach Unterrichtung der Kommission kann ein Mitgliedstaat zu der Infrastrukturgebühr, die auf bestimmten Straßenabschnitten erhoben wird, die regelmäßig von Staus betroffen sind oder deren Nutzung durch Fahrzeuge erhebliche Umweltschäden verursacht, unter folgenden Voraussetzungen einen Aufschlag hinzuaddieren:

a) Die durch den Aufschlag erzielten Einnahmen werden in den Bau von Verkehrsinfrastrukturen des in Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Kernnetzes investiert, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw. der betreffenden Umweltschäden beitragen und die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Aufschlag gilt;

b) der Aufschlag übersteigt nicht 15 % der gemäß Artikel 7b Absatz 1 und Artikel 7e berechneten gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren, außer wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte der Kernnetzkorridore investiert werden; in letzterem Fall darf der Aufschlag 25 % nicht übersteigen;

c) die Erhebung des Aufschlags hat keine Benachteiligung des gewerblichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge;

d) der Kommission wird vor Erhebung des Aufschlags eine genaue Beschreibung des Ortes der Aufschlagserhebung sowie ein Beleg für die Entscheidung zur Finanzierung der in Buchstabe a genannten Kernnetzkorridore vorgelegt;

e) der Zeitraum, in dem der Aufschlag erhoben werden soll, wird im Voraus festgelegt und begrenzt und stimmt hinsichtlich der erwarteten Einnahmen mit den vorgelegten Finanzierungsplänen und der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse für die mit den Einnahmen aus dem Aufschlag mitfinanzierten Vorhaben überein.

(1a) Bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben dürfen Aufschläge nur mit Zustimmung aller an dem Vorhaben beteiligten Mitgliedstaaten erhoben werden.

(2) Ein Aufschlag auf eine gemäß Artikel 7g oder Artikel 7ga differenzierte Infrastrukturgebühr ist möglich.

(3) Erhält die Kommission die vorgeschriebenen Informationen von einem Mitgliedstaat, der einen Aufschlag erheben will, stellt sie diese Informationen den Mitgliedern des in Artikel 9c genannten Ausschusses zur Verfügung. Ist die Kommission der Ansicht, dass der geplante Aufschlag nicht den in Absatz 1 festgelegten Bedingungen entspricht oder dass der geplante Aufschlag erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in

Regionen in Randlage haben wird, kann sie im Wege von Durchführungsrechtsakten die von dem betreffenden Mitgliedstaat vorgelegten Gebührenpläne ablehnen oder deren Abänderung verlangen. Solche Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9c Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(4) Der Betrag des Aufschlags wird von dem nach Artikel 7c berechneten Betrag der Gebühr für externe Kosten abgezogen, außer bei Fahrzeugen der EURO-Emissionsklassen 0, I und II ab 15. Oktober 2011, III und IV ab 1. Januar 2015, V ab 1. Januar 2019 und VI ab Januar 2023. Alle durch die gleichzeitige Anwendung des Aufschlags und der Gebühren für externe Kosten erzielten Einnahmen werden in die Finanzierung des Baus der in Anhang I Teil I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 aufgeführten Kernnetzkorridore investiert.

(5) Auf Straßenabschnitten, auf denen eine Stauegebühr erhoben wird, darf kein Aufschlag erhoben werden.

Artikel 7g

(1) Bis zum 31. Dezember 2021 darf die Infrastrukturgebühr zur Staureduzierung, zur Minimierung von Infrastrukturschäden und zur Optimierung der Nutzung der betreffenden Infrastruktur oder zur Förderung der Verkehrssicherheit differenziert werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) die Differenzierung ist transparent, wird der Öffentlichkeit bekannt gemacht und ist allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich;
- b) die Differenzierung erfolgt nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit;
- c) keine Infrastrukturgebühr liegt mehr als 175 % über dem Höchstbetrag der gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühr gemäß Artikel 7b;
- d) die Hauptverkehrszeiten, in denen zur Staureduzierung die höheren Infrastrukturgebühren erhoben werden, überschreiten nicht fünf Stunden pro Tag;
- e) die Differenzierung wird für den überlasteten Straßenabschnitt auf transparente und ertragsneutrale Weise gestaltet und angewandt, indem Verkehrsunternehmen, die den betreffenden Abschnitt außerhalb der Hauptverkehrszeiten nutzen, ermäßigte Mautgebühren und denjenigen Verkehrsunternehmen, die denselben Abschnitt während der Stoßzeiten nutzen, erhöhte Mautgebühren berechnet werden.

Ein Mitgliedstaat, der eine solche Differenzierung einführen oder eine bestehende ändern will, unterrichtet die Kommission darüber und legt ihr die Informationen vor, die zur Prüfung, ob die Bedingungen erfüllt sind, erforderlich sind.

(2) Bezüglich schwerer Nutzfahrzeuge haben die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 2020 die Infrastrukturgebühr nach der EURO-Emissionsklasse des Fahrzeugs so zu differenzieren, dass keine Infrastrukturgebühr mehr als 100 % über der entsprechenden Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen. Bestehende Konzessionsverträge können von dieser Anforderung befreit werden, bis der Vertrag erneuert wird.

Ein Mitgliedstaat kann jedoch von der geforderten Differenzierung der Infrastrukturgebühr abweichen, wenn einer der folgenden Gründe vorliegt:

- i) die Kohärenz der Mautsysteme in seinem Hoheitsgebiet würde dadurch ernsthaft untergraben;

- ii) eine solche Differenzierung wäre für das betreffende Mautsystem technisch nicht umsetzbar;
- iii) die Fahrzeuge, die die Umwelt am stärksten verschmutzen, würden auf andere Strecken ausweichen, mit negativen Folgen für die Straßenverkehrssicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung;
- iv) die Mautgebühr schließt eine Gebühr für externe Kosten ein.

Alle derartigen Ausnahmen oder Abweichungen sind der Kommission mitzuteilen.

(3) Kann ein Fahrer oder gegebenenfalls der Verkehrsunternehmer bei einer Kontrolle die zur Feststellung der Emissionsklasse des betreffenden Fahrzeugs nötigen Fahrzeugdokumente für die Zwecke des Absatzes 2 nicht vorlegen, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Mautgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben.

(4) Innerhalb eines Jahres nach der Veröffentlichung amtlicher CO₂-Emissionsdaten gemäß der Verordnung (EU) .../...***** durch die Kommission erlässt die Kommission gemäß Artikel 9e einen delegierten Rechtsakt, in dem sie die Bezugswerte für CO₂-Emissionen und eine zweckmäßige Klasseneinteilung für die betreffenden schweren Nutzfahrzeuge festlegt.

Innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten des delegierten Rechtsakts differenzieren die Mitgliedstaaten die Infrastrukturgebühr unter Berücksichtigung der CO₂-Emissionswerte und der betreffenden Fahrzeugklasse. Die Gebühren sind so zu differenzieren, dass keine Infrastrukturgebühr mehr als 100 % über der entsprechenden Gebühr für gleichwertige Fahrzeuge liegt, die die niedrigsten CO₂-Emissionen aufweisen, aber nicht emissionsfrei sind. Bei emissionsfreien Fahrzeugen werden die Infrastrukturgebühren um 75 % gegenüber dem Höchstsatz verringert.

(5) Die Differenzierungen nach den Absätzen 1, 2 und 4 dürfen nicht auf die Erzielung zusätzlicher Mauteinnahmen ausgerichtet sein. Ein unbeabsichtigter Anstieg der Einnahmen wird durch eine Änderung der Differenzierungsstruktur ausgeglichen, die innerhalb von zwei Jahren nach Ende des Rechnungsjahres, in dem die zusätzlichen Einnahmen erzielt wurden, vorzunehmen ist.

***** Verordnung (EU) .../... der Kommission vom XXX zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Zertifizierung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L ... vom ..., S...).“

(8) Folgender Artikel 7ga wird eingefügt:

„Artikel 7ga

(1) Bei leichten Nutzfahrzeugen können die Mitgliedstaaten bis 31. Dezember 2021 Maut- und Benutzungsgebühren nach der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs differenzieren.

(2) Ab 1. Januar 2022 differenzieren die Mitgliedstaaten die Mautgebühren und bei Benutzungsgebühren zumindest die Jahresgebühren nach den CO₂- und Schadstoffemissionen der Fahrzeuge gemäß den Vorschriften in Anhang VII.

(3) Kann ein Fahrer oder gegebenenfalls der Verkehrsunternehmer bei einer Kontrolle die zur Feststellung der Emissionswerte des Fahrzeugs nötigen Fahrzeugdokumente (Übereinstimmungsbescheinigung) gemäß der Verordnung (EU) .../... der

Kommission***** nicht vorlegen, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Maut- oder Jahresbenutzungsgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9e delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VII zu erlassen, um die darin festgelegten Modalitäten an den technischen Fortschritt anzupassen.

***** Verordnung (EU) 2017/xxx der Kommission vom xxx zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 (ABl. L xxx) und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).“

(9) Artikel 7h wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens sechs Monate vor dem Einsatz eines neuen oder wesentlich geänderten Infrastrukturgebührensystems folgende Angaben:“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Vor dem Einsatz eines neuen oder wesentlich geänderten Gebührensystems für externe Kosten unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über das betroffene Netz sowie die vorgesehenen Gebührensätze pro Fahrzeugklasse und Emissionsklasse.“

c) Absatz 4 wird gestrichen.

(10) Artikel 7i wird wie folgt geändert:

a) in Absatz 2 erhalten die Buchstaben b und c folgende Fassung:

„b) die Ermäßigungen entsprechen tatsächlichen Einsparungen an Verwaltungskosten bei der Behandlung von Häufignutzern gegenüber Gelegenheitsnutzern;

c) die Ermäßigungen übersteigen nicht 13 % der Infrastrukturgebühr, die für gleichwertige, nicht ermäßigungsberechtigte Fahrzeuge erhoben wird.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

„(3) Vorbehaltlich der Bedingungen in Artikel 7g Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 7g Absatz 5 können für bestimmte Vorhaben von großem europäischem Interesse, die in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführt sind, auch andere Formen der Differenzierung angewandt werden, um die wirtschaftliche

Rentabilität solcher Vorhaben sicherzustellen, wenn sie im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss linear und verhältnismäßig sein, wird der Öffentlichkeit bekannt gemacht, ist allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich und darf nicht dazu führen, dass zusätzliche Kosten auf andere Nutzer in Form höherer Mautgebühren abgewälzt werden.“

(11) Artikel 7j wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Hierzu arbeiten die Mitgliedstaaten bei der Erstellung von Methoden zusammen, die es den Verkehrsteilnehmern ermöglichen, die Maut- und Benutzungsgebühren zumindest an den größeren Zahlstellen 24 Stunden täglich und mit üblichen Zahlungsmitteln inner- und außerhalb derjenigen Mitgliedstaaten zu entrichten, in denen sie erhoben werden.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Erhebt ein Mitgliedstaat eine Mautgebühr auf ein Fahrzeug, so ist der Gesamtbetrag der Mautgebühr, der Betrag der Infrastrukturgebühr, der Betrag der Gebühr für externe Kosten und der Betrag der Staugebühr, soweit zutreffend, auf einem Beleg anzugeben, der dem Verkehrsteilnehmer möglichst mit elektronischen Mitteln ausgestellt wird.“

c) Absatz 4 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Soweit es wirtschaftlich machbar ist, verwenden die Mitgliedstaaten für die Erhebung und Einziehung von Gebühren für externe Kosten und von Staugebühren ein elektronisches System, das den Anforderungen des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 2004/52/EG entspricht.“

(12) Artikel 7k erhält folgende Fassung:

„Artikel 7k

Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union berührt diese Richtlinie nicht die Freiheit der Mitgliedstaaten, die ein Mautsystem einführen, einen angemessenen Ausgleich vorzusehen.“

(13) Artikel 8 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe a wird der Verweis auf „Artikel 7 Absatz 7“ durch einen Verweis auf „Artikel 7a“ ersetzt.

b) In Buchstabe b wird der Wortlaut „Artikel 7 Absatz 1“ durch „Artikel 7 Absätze 1 und 2“ ersetzt.

(14) Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Unterabsatz 2 wird gestrichen.

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Einnahmen aus Stauegebühren oder der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen werden verwendet, um das Stauprobblem anzugehen, und zwar insbesondere durch:

- a) Unterstützung von Infrastrukturen und Dienstleistungen des öffentlichen Nahverkehrs,
- b) Beseitigung von Engpässen im transeuropäischen Verkehrsnetz,
- c) Aufbau alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsteilnehmer.“

(15) Die Artikel 9d und 9e erhalten folgende Fassung:

„Artikel 9d

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9e delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs 0, der Beträge in den Tabellen 1 und 2 des Anhangs IIIb und der Formeln in den Abschnitten 4.1 und 4.2 des Anhangs IIIa zu erlassen, um diese an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen.

Artikel 9e

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7g Absatz 4, Artikel 7ga Absatz 4 und Artikel 9d wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7g Absatz 4, Artikel 7ga Absatz 4 und Artikel 9d kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 7g Absatz 4, Artikel 7ga Absatz 4 und Artikel 9d erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

(16) Die Artikel 9f und 9 g werden gestrichen.

(17) Artikel 10a erhält folgende Fassung:

„(1) Die in Anhang II festgelegten, in Euro ausgedrückten Beträge und die in Anhang IIIb Tabellen 1 und 2 festgelegten, in Cent ausgedrückten Beträge werden alle zwei Jahre angepasst, um den Änderungen des von der Kommission (Eurostat) veröffentlichten EU-weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex mit Ausnahme von Energie und unverarbeiteten Lebensmitteln Rechnung zu tragen. Die erste Anpassung findet zum 31. März [des Jahres, das zwei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie folgt] statt.

Die Beträge werden automatisch angepasst, indem der Grundbetrag in Euro bzw. Cent um die prozentuale Änderung des genannten Index angehoben wird. Die sich daraus ergebenden Beträge werden in Bezug auf Anhang II auf den nächsten Euro und in Bezug auf Anhang IIIb auf das nächste zehntel Cent aufgerundet.

(2) Die Kommission veröffentlicht die angepassten Beträge gemäß Absatz 1 im *Amtsblatt der Europäischen Union* bis zum 31. März des Jahres, das dem in Absatz 1 genannten Ende von zwei Kalenderjahren folgt. Diese angepassten Beträge treten am ersten Tag des auf die Veröffentlichung folgenden Monats in Kraft.“

(18) Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

(1) Jedes Jahr veröffentlichen die Mitgliedstaaten in zusammengefasster Form gemäß den Absätzen 2 und 3 einen Bericht über die in ihrem Hoheitsgebiet erhobenen Maut- und Benutzungsgebühren, mit Angaben über die Verwendung der Einnahmen und die Qualität der Straßen, auf denen Maut- oder Benutzungsgebühren erhoben werden.

(2) Der nach Absatz 1 zu veröffentlichende Bericht muss folgende Angaben enthalten:

- a) die Gebühren für externe Kosten, die auf die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum erhoben werden;
- b) die Differenzierung der Infrastrukturgebühren nach Fahrzeugtyp;
- c) die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren und die Gesamteinnahmen aus diesen Infrastrukturgebühren mit Angabe einer möglichen Abweichung von den tatsächlichen Infrastrukturkosten, die sich aus der Differenzierung der Infrastrukturgebühr ergibt;
- d) die Gesamteinnahmen aus Gebühren für externe Kosten;
- e) die Gesamteinnahmen aus Stauegebühren;
- f) die Gesamteinnahmen aus Maut- und/oder Benutzungsgebühren;
- g) Angaben über die Verwendung der in Anwendung dieser Richtlinie erzielten Einnahmen und darüber, inwiefern der Mitgliedstaat die in Artikel 9 Absätze 2 und 3 genannten Ziele dadurch erreichen konnte;
- h) eine auf objektiven Kriterien beruhende Bewertung des Instandhaltungszustands der Straßeninfrastrukturen im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats und dessen Entwicklung seit dem letzten Bericht;
- i) eine Bewertung des Ausmaßes der Staubbildung im mautpflichtigen Straßennetz zu Hauptverkehrszeiten auf der Grundlage einer Verkehrsbeobachtung in Echtzeit,

die an einer repräsentativen Zahl stauanfälliger Straßenabschnitte des betroffenen Netzes vorgenommen wird, und deren Entwicklung seit dem letzten Bericht.

(3) Zur Bewertung der Qualität der Abschnitte des Straßennetzes, auf denen Maut- oder Benutzungsgebühren erhoben werden, verwenden die Mitgliedstaaten wichtige Leistungsindikatoren. Die Indikatoren beziehen sich zumindest auf

- a) die Qualität des Straßenbelags,
- b) die Straßenverkehrssicherheit,
- c) das Ausmaß der Staubildung.

(4) Innerhalb von drei Jahren [nach Inkrafttreten der geänderten Richtlinie] erlässt die Kommission nach dem in Artikel 9c Absatz 2 genannten Beratungsverfahren einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung einer Reihe harmonisierter Indikatoren.

(5) Innerhalb von sechs Jahren [nach Inkrafttreten der geänderten Richtlinie] veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Anwendung der in Absatz 4 genannten Indikatoren durch die Mitgliedstaaten.“

(18) Die Anhänge werden wie folgt geändert:

a) Die Anhänge 0, IIIa, IIIb und IV werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

b) Die Anhänge V, VI und VII werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie angefügt.

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 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 diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften 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 alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

ANHANG

der

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die
Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge
(Text von Bedeutung für den EWR)**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

ANHANG

der

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge
(Text von Bedeutung für den EWR)

- (1) Die Anhänge 0, III, IIIa, IIIb und IV werden wie folgt geändert:
- a) Anhang 0 Abschnitt 3 wird wie folgt geändert:
- i) Die Überschrift erhält folgende Fassung:
„3. Fahrzeuge „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V““;
- ii) in der Tabelle wird die Zeile betreffend „Fahrzeug „EEV““ gestrichen;
- iii) folgender Wortlaut wird angefügt:

„Euro-VI-Emissionsgrenzwerte

	Grenzwerte							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partikel- masse (mg/kWh)	Partikel- zahl (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹ ₁
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹ ₁
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹ ₁

Anmerkung:

PI = Fremdzündung

CI = Selbstzündung

⁽¹⁾ Der Wert des zulässigen NO₂-Anteils am NO_x-Grenzwert kann zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden.“;

- b) Anhang III wird wie folgt geändert:
- i) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:
— Nummer 2.1 sechster Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— Die Verteilung der Kosten auf schwere Nutzfahrzeuge muss auf objektive und transparente Weise unter Berücksichtigung des Anteils des Verkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen im Netz und der damit zusammenhängenden Kosten erfolgen. Die von schweren Nutzfahrzeugen zurückgelegten Fahrzeugkilometer können zu diesem Zweck durch objektiv gerechtfertigte „Äquivalenzfaktoren“, wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden (*).

* Bei der Anwendung von Äquivalenzfaktoren durch die Mitgliedstaaten kann der Straßenbau in mehreren Phasen oder in Form eines den gesamten Lebenszyklus erfassenden Ansatzes berücksichtigt werden.“;

— Nummer 2.2 zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— Die Kosten müssen auf der Grundlage der tatsächlichen und der prognostizierten Anteile der Fahrzeugkilometer auf schwere Nutzfahrzeuge und andere Fahrzeugtypen verteilt werden; die Verteilung kann durch objektiv gerechtfertigte Äquivalenzfaktoren, wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden.“;

ii) in Abschnitt 4 erhalten Überschrift und erster Gedankenstrich folgende Fassung:

„4. ANTEIL DES VERKEHRS MIT SCHWEREN NUTZFAHRZEUGEN, ÄQUIVALENZFAKTOREN UND KORREKTURMECHANISMEN

– Die Berechnung der Mautgebühren muss auf dem tatsächlichen oder prognostizierten Anteil des Verkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen an den Fahrzeugkilometern beruhen; die Gebühren können, sofern dies gewünscht wird, durch Äquivalenzfaktoren korrigiert werden, um den erhöhten Kosten für den Bau und die Instandsetzung der von schweren Nutzfahrzeugen genutzten Infrastruktur gebührend Rechnung zu tragen.“;

c) Anhang IIIa erhält folgende Fassung:

„ANHANG IIIa

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE ERHEBUNG VON GEBÜHREN FÜR EXTERNE KOSTEN

In diesem Anhang werden die Mindestanforderungen festgelegt, die bei der Erhebung einer Gebühr für externe Kosten und gegebenenfalls bei der Berechnung der Höchstgebühr für externe Kosten einzuhalten sind.

1. *Betroffene Abschnitte des Straßennetzes*

Die Mitgliedstaaten geben genau an, auf welchen Abschnitten ihres Straßennetzes Gebühren für externe Kosten erhoben werden.

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, lediglich einen oder mehrere Abschnitte des Straßennetzes, das sich aus seinem Anteil am transeuropäischen Straßennetz und den Autobahnen zusammensetzt, mit Gebühren für externe Kosten zu belegen, so werden die gebührenpflichtigen Abschnitte im Anschluss an eine Bewertung ausgewählt, bei der folgende Feststellungen getroffen wurden:

– Der Umfang der Umweltschäden durch den Fahrzeugverkehr auf den Straßen, die der Gebühr für externe Kosten unterliegen, übersteigt den durchschnittlichen

Umfang der betreffenden Schäden, die gemäß Luftqualitätsberichterstattung, nationalen Emissionsinventaren und Verkehrsaufkommen sowie im Hinblick auf die Lärmbelastung gemäß der Richtlinie 2002/49/EG bewertet wurden, oder

- die Erhebung einer Gebühr für externe Kosten auf anderen Abschnitten des so zusammengesetzten Straßennetzes könnte sich nachteilig auf die Umwelt oder die Verkehrssicherheit auswirken, oder die Erhebung und Einziehung einer Gebühr für externe Kosten wäre dort mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden.

2. Betroffene Fahrzeuge, Straßen und Zeiträume

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten Referenzwerte, unterrichtet er die Kommission über die Fahrzeugklassen, nach denen die Gebühr für externe Kosten differenziert werden soll. Ferner teilt er der Kommission geografische Angaben zu den Straßen mit, auf denen die Gebühren für externe Kosten höher (im Folgenden „Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen)“) oder niedriger (im Folgenden „Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)“) sind.

Gegebenenfalls teilt er der Kommission die genauen Uhrzeiten des Nachtzeitraums mit, zu denen höhere Gebühren für externe Lärmkosten verlangt werden können, um der größeren Lärmbelastung Rechnung zu tragen.

Die Einstufung von Straßen als Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen) und Fernstraßen (einschließlich Autobahnen) und die Festlegung von Zeiträumen müssen auf objektiven Kriterien beruhen, die mit dem Grad der Belastung der betreffenden Straßen und ihrer Umgebung durch Luftverschmutzung und Lärm zusammenhängen, also Kriterien wie Bevölkerungsdichte, mittlere jährliche Luftverschmutzung (insbesondere die Werte für PM₁₀ und NO₂) sowie die Zahl der Tage (für PM₁₀) und Stunden (für NO₂), in denen die Grenzwerte gemäß der Richtlinie 2008/50/EG überschritten werden. Diese Kriterien sind in der entsprechenden Mitteilung zu nennen.

3. Gebührenhöhe

Dieser Abschnitt findet Anwendung, wenn ein Mitgliedstaat beabsichtigt, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten Referenzwerte.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle setzt für jede Fahrzeugklasse, jede Straßenkategorie und jeden Zeitraum einen jeweils spezifischen Betrag fest. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss transparent sein, der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden und allen Nutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich sein. Die Veröffentlichung sollte rechtzeitig vor der Umsetzung erfolgen. Sämtliche Parameter, Daten und sonstigen Informationen, die notwendig sind, um die Berechnung der einzelnen externen Kostenbestandteile nachvollziehen zu können, sind zu veröffentlichen.

Bei der Festsetzung der Gebührenhöhe orientiert sich der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls die unabhängige Stelle am Grundsatz der effizienten Preise, wonach der Gebührensatz nahe bei den durch die Nutzung des gebührenpflichtigen Fahrzeugs verursachten sozialen Grenzkosten liegt.

Die Höhe der Gebühr wird nach Prüfung des Risikos einer Verkehrsverlagerung und anderer nachteiliger Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Umwelt und die Stauneigung sowie von Lösungen zur Abfederung dieser Risiken festgelegt.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle überwacht die Wirksamkeit der Gebührenregelung im Hinblick auf die Verringerung der verkehrsbedingten Umweltschäden. Er bzw. sie passt gegebenenfalls alle zwei Jahre die Gebührenstruktur und

die für die einzelnen Fahrzeugklassen, Straßenkategorien und Zeiträume jeweils festgesetzte spezifische Gebühr an Änderungen von Verkehrsangebot und -nachfrage an.

4. Gebührenbestandteile für externe Kosten

4.1. Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten Referenzwerte, so errechnet der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung mittels folgender Formel:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

dabei sind

- PCV_{ij} = Kosten der Luftverschmutzung durch ein Fahrzeug der Klasse i auf einer Straße der Kategorie j (EUR/Fahrzeugkilometer);
- EF_{ik} = Emissionsfaktor des Schadstoffes k und der Fahrzeugklasse i (Gramm/Fahrzeugkilometer);
- PC_{jk} = monetäre Kosten des Schadstoffes k für eine Straße der Kategorie j (EUR/Gramm).

Die Emissionsfaktoren sind dieselben, die von den Mitgliedstaaten zur Erstellung der nationalen Emissionsinventare gemäß der Richtlinie (EU) 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe* verwendet werden (wobei der EMEP-/EUA-Leitfaden zum Inventar der Luftschadstoffemissionen** anzuwenden ist). Die monetären Kosten von Schadstoffen werden von den Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls von der in Artikel 7c Absatz 4 genannten unabhängigen Stelle mit wissenschaftlich gesicherten Methoden geschätzt.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle kann wissenschaftlich gesicherte alternative Methoden zur Berechnung des Betrags der Kosten der Luftverschmutzung unter Verwendung von Daten aus Luftschadstoffmessungen und des lokalen Werts der monetären Kosten von Luftschadstoffen anwenden.

4.2. Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten Referenzwerte, so errechnet der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung mittels folgender Formeln:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

dabei sind

—	$NCV_j =$	Kosten der Lärmbelastung durch einen Lastkraftwagen auf einer Straße
---	-----------	--

		der Kategorie j (EUR/Fahrzeugkilometer);
—	$NC_{jk} =$	Kosten der Lärmbelastung je Person, die auf einer Straße der Kategorie j Lärm des Pegels k ausgesetzt ist (EUR/Person);
—	$POP_k =$	Zahl der Einwohner, die dem täglichen Lärmpegel k pro Kilometer ausgesetzt sind (Personen/Kilometer);
—	$WADT =$	gewogenes durchschnittliches tägliches Verkehrsvolumen (Pkw-Äquivalent);
—	a und b	Gewichtungsfaktoren, die vom Mitgliedstaat so festgelegt werden, dass die daraus resultierende gewogene durchschnittliche Lärmgebühr pro Fahrzeugkilometer den (täglichen) NCV_j entspricht.

Die verkehrsbedingte Lärmbelastung bezieht sich auf die Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit der Bürger in der Umgebung der Straße.

Die Zahl der dem Lärmpegel k ausgesetzten Einwohner wird den nach Artikel 7 der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*** erstellten strategischen Lärmkarten entnommen.

Die Kosten der Lärmbelastung je Person, die dem Lärmpegel k ausgesetzt ist, werden von den Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls einer unabhängigen Stelle mit wissenschaftlich gesicherten Methoden geschätzt.

Für das gewogene durchschnittliche tägliche Verkehrsvolumen wird ein Äquivalenzfaktor „e“ zur Umrechnung zwischen Lastkraftwagen und Personenkraftwagen zugrunde gelegt, der anhand der Geräuschemissionswerte des durchschnittlichen Personenkraftwagens und des durchschnittlichen Lastkraftwagens sowie unter Berücksichtigung der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG ermittelt wird.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle kann differenzierte Lärmgebühren festlegen, um die Nutzung geräuschärmerer Fahrzeuge zu belohnen, sofern dies nicht zu einer Diskriminierung ausländischer Fahrzeuge führt.

* Richtlinie (EU) 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, zur Änderung der Richtlinie 2003/35/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/81/EG (ABl. L 344 vom 17.12.2016, S. 1).

** Methode der Europäischen Umweltagentur:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).“;

d) Anhang IIIb erhält folgende Fassung:

„ANHANG IIIb

REFERENZWERTE FÜR DIE GEBÜHR FÜR EXTERNE KOSTEN

Dieser Anhang enthält Referenzwerte für die Gebühr für externe Kosten, einschließlich der Kosten von Luftverschmutzung und Lärmbelastung.

Tabelle 1: Referenzwerte für die Gebühr für externe Kosten für Lastkraftwagen

Fahrzeugklasse	Eurocent/Fahrzeugkilometer	Vorstadt⁽¹⁾	Außerstädtisch⁽²⁾
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 14 Tonnen oder mit zwei Achsen	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Umweltfreundlicher als EURO VI	2,5	0,3
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 14 und 28 Tonnen oder mit drei Achsen	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Umweltfreundlicher als EURO VI	2,5	0,3
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 28 und 40 Tonnen oder mit vier Achsen	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Umweltfreundlicher als EURO VI	2,5	0,3
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6

über 40 Tonnen oder mit fünf oder mehr Achsen	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Umweltfreundlicher als EURO VI	2,5	0,3

(1) Als „Vorstadt“ gelten Gebiete mit einer Bevölkerungsdichte zwischen 150 und 900 Einwohnern/km² (einer mittleren Bevölkerungsdichte von 300 Einwohnern/km²).

(2) Als „außerstädtisch“ gelten Gebiete mit einer Bevölkerungsdichte unter 150 Einwohnern/km².

Tabelle 2: Referenzwerte für die Gebühr für externe Kosten für Reisebusse

Fahrzeugklasse	Eurocent/Fahrzeugkilometer	Vorstadt⁽¹⁾	Außerstädtisch⁽²⁾
Reisebus mit einem zulässigen Gesamtgewicht von höchstens 18 Tonnen oder mit zwei Achsen	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Umweltfreundlicher als EURO VI	1,4	0,2
Reisebus mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 18 Tonnen oder mit drei oder mehr Achsen	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Umweltfreundlicher als EURO VI	1,4	0,2

(1) Als „Vorstadt“ gelten Gebiete mit einer Bevölkerungsdichte zwischen 150 und 900 Einwohnern/km² (einer mittleren Bevölkerungsdichte von 300 Einwohnern/km²).

(2) Als „außerstädtisch“ gelten Gebiete mit einer Bevölkerungsdichte unter 150 Einwohnern/km².

Die Werte in den Tabellen 1 und 2 dürfen in Bergregionen und in Ballungsräumen mit einem Faktor von höchstens 2 multipliziert werden, soweit dies durch geringere Streuung, Straßensteigung bzw. -gefälle, geografische Höhe oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist.“;

e) in Anhang IV erhält die Tabelle mit der Überschrift „Fahrzeugkombinationen (Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge)“ folgende Fassung:

„FAHRZEUGKOMBINATIONEN (SATTELKRAFTFAHRZEUGE UND LASTZÜGE)“

Antriebsachsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung		Andere Federungssysteme an den Antriebsachsen		Schadensklasse
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		
Gleich oder über	Unter	Gleich oder über	Unter	
<i>2 + 1 Achsen</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 Achsen</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 Achsen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			

		38	40	III
<i>3 + 2 Achsen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 Achsen</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 Achsen</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>8 oder 9 Achsen</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III“.

(2) Folgende Anhänge V, VI und VII werden angefügt:

„ANHANG V

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE ERHEBUNG VON STAUGE BÜHREN

In diesem Anhang werden die Mindestanforderungen festgelegt, die bei der Erhebung einer Stauegebühr einzuhalten sind.

1. Von der Erhebung von Stauegebühren betroffene Teile des Straßennetzes, Fahrzeuge und Zeiträume

Die Mitgliedstaaten legen genau fest,

a) auf welchen Teil bzw. welche Teile ihres in Artikel 7 Absatz 1 genannten Straßennetzes, das sich aus ihrem Anteil am transeuropäischen Straßennetz und den Autobahnen zusammensetzt, gemäß Artikel 7da Absätze 1 und 3 eine Stauegebühr erhoben wird;

b) wie die Abschnitte des Straßennetzes, auf die eine Stauegebühr erhoben wird, als „städtische“ bzw. „nicht-städtische“ Abschnitte einstuft werden. Die Mitgliedstaaten verwenden die Kriterien in Tabelle 1 zur Einstufung der einzelnen Straßenabschnitte;

Tabelle 1: Kriterien für die Einstufung von Straßen des in Buchstabe a genannten Straßennetzes als „städtisch“ bzw. „nicht-städtisch“

Straßenkategorie	Einstufungskriterien
„städtisch“	Abschnitte des Straßennetzes innerhalb von Ballungsräumen mit einer Bevölkerung von 250 000 oder mehr Einwohnern
„nicht-städtisch“	Abschnitte des Straßennetzes, die nicht als „städtisch“ eingestuft werden

c) in welchen Zeiträumen auf die einzelnen Straßenabschnitte Gebühren erhoben werden. Kommen im Gesamtzeitraum der Gebührenerhebung unterschiedliche Gebührensätze zur Anwendung, legen die Mitgliedstaaten den Anfang und das Ende jedes Zeitraums, für den ein bestimmter Gebührensatz gilt, eindeutig fest.

Die Mitgliedstaaten nutzen die in Tabelle 2 angegebenen Äquivalenzfaktoren zur Bestimmung des Verhältnisses zwischen den Gebührensätzen für verschiedene Fahrzeugklassen.

Tabelle 2: Äquivalenzfaktoren zur Bestimmung des Verhältnisses zwischen den Sätzen für die Staugebühren für verschiedene Fahrzeugklassen

Fahrzeugklasse	Äquivalenzfaktor
Leichte Nutzfahrzeuge	1
Starre Lastkraftwagen	1,9
Kraftomnibusse	2,5
Sattelkraftfahrzeuge	2,9

2. Gebührenhöhe

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle setzt für jede Fahrzeugklasse, jeden Straßenabschnitt und jeden Zeitraum einen jeweils spezifischen Betrag fest, der gemäß den Bestimmungen in Abschnitt 1 dieses Anhangs unter Berücksichtigung der entsprechenden in der Tabelle in Anhang VI angegebenen Höchstwerte ermittelt wird. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss transparent sein, der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden und allen Nutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich sein.

Vor der Umsetzung einer Staugebühr veröffentlicht der Mitgliedstaat rechtzeitig die folgenden Angaben:

- a) sämtliche Parameter, Daten und sonstigen Informationen, die notwendig sind, um die Einstufung von Straßen und Fahrzeugen sowie die Bestimmung der Zeiträume für die Gebührenerhebung nachvollziehen zu können;
- b) die vollständige Beschreibung der Staugebühren für jede Fahrzeugklasse auf jedem Straßenabschnitt und in jedem Zeitraum.

Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission alle gemäß den Buchstaben a und b zu veröffentlichenden Informationen zur Verfügung.

Die Höhe der Gebühr wird erst nach Prüfung des Risikos einer Verkehrsverlagerung und anderer nachteiliger Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Umwelt und die Stauneigung sowie von Lösungen zur Abfederung dieser Risiken festgelegt.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle überwacht die Wirksamkeit der Gebührenregelung im Hinblick auf die Staureduzierung. Er bzw. sie passt gegebenenfalls jedes Jahr die Gebührenstruktur, den Zeitraum/die Zeiträume der Gebührenerhebung und die für die einzelnen Fahrzeugklassen, Straßenkategorien und Zeiträume jeweils festgesetzte spezifische Gebühr an Änderungen von Verkehrsangebot und -nachfrage an.

ANHANG VI

HÖCHSTBETRAG DER STAUGEBÜHREN

Dieser Anhang enthält die Höchstbeträge der Staugebühren.

Die in der nachstehenden Tabelle angeführten Höchstbeträge gelten für leichte Nutzfahrzeuge. Die Gebühren für andere Fahrzeugklassen werden durch Multiplikation der Gebühr für leichte Nutzfahrzeuge mit den in der Tabelle in Anhang V angegebenen Äquivalenzfaktoren ermittelt.

Tabelle: Höchstbetrag der Staugebühr für leichte Nutzfahrzeuge

Eurocent/Fahrzeugkilometer	„städtisch“	„nicht-städtisch“
Autobahnen	67	34
Hauptverkehrsstraßen	198	66

ANHANG VII

DIFFERENZIERUNG VON MAUT- UND BENUTZUNGSGEBÜHREN FÜR LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Dieser Anhang enthält die Emissionsklassen, nach denen Maut- und Benutzungsgebühren differenziert werden.

Die Schadstoffemissionen werden gemäß der Verordnung (EU).../... der Kommission* gemessen.

Die niedrigeren Sätze gelten für alle Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge mit spezifischen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates** gemessenen CO₂-Emissionen, die unter den geltenden EU-weiten Zielvorgaben für die Neuwagenflotte gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates*** und der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates**** liegen.

Tabelle: Emissionsklassen leichter Nutzfahrzeuge

Übereinstimmungsfaktor	1,5-2,1	1-1,5	Unter 1	Emissionsfreie Fahrzeuge
Gebühr pro km	10 % unter dem Höchstsatz	20 % unter dem Höchstsatz	30 % unter dem Höchstsatz	75 % unter dem Höchstsatz

* VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/xxx der Kommission und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) [RDE 3](ABl. L ... vom ... 2017, S. ...).

** Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

*** Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

**** Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).“.