

## I

(Gesetzgebungsakte)

## RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2011/76/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 27. September 2011

## 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 Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Förderung des nachhaltigen Verkehrs ist ein zentrales Element der gemeinsamen Verkehrspolitik. Zu diesem Zweck sollten der Beitrag des Verkehrssektors zum Klimawandel und seinen negativen Auswirkungen reduziert werden — insbesondere Staus, die die Mobilität einschränken, sowie Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die Gesundheits- und Umweltschäden verursachen. Daneben müssen die Erfordernisse des Umweltschutzes in die Festlegung und Durchführung der anderen Politiken der Union, darunter die gemeinsame Verkehrspolitik, einbezogen werden.
- (2) Im Interesse eines soliden Wirtschaftswachstums, des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes und des territorialen Zusammenhalts sollte das Ziel der Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs erreicht werden, ohne dass die Freizügigkeit unverhältnismäßig beeinträchtigt wird.
- (3) Um das Verkehrssystem dementsprechend zu optimieren, sollte die gemeinsame Verkehrspolitik sich einer Kombination von Instrumenten bedienen, um die Verkehrsinfrastruktur und die Verwendung von Verkehrstechnologien zu verbessern sowie eine effizientere Steuerung der Verkehrsnachfrage zu ermöglichen, insbesondere durch

die Förderung der Erneuerung der Fahrzeugflotte, eine effizientere Nutzung von Infrastrukturen und die Ko-Modalität. Dazu ist die umfassendere Anwendung des Nutzerprinzips („Nutzer zahlt“) und die Entwicklung und Anwendung des Verursacherprinzips („Verschmutzer zahlt“) im Verkehrssektor bei allen Verkehrsträgern notwendig.

- (4) Die Kommission wurde mit der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> aufgefordert, ein Modell zur Bewertung aller aus der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur entstehenden externen Kosten vorzulegen, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden soll. Zusammen mit diesem Modell sollten eine Analyse der Auswirkungen der Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und eine Strategie zur schrittweisen Umsetzung dieses Modells sowie gegebenenfalls Vorschläge für die weitere Überarbeitung dieser Richtlinie vorgelegt werden.
- (5) Im Interesse des Übergangs zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik sollten die Beförderungspreise die mit verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung, Klimawandel und Verkehrsstaus verbundenen Kosten, die durch die tatsächliche Nutzung aller unterschiedlichen Verkehrsträger verursacht werden, besser widerspiegeln, um so als Instrument für die Optimierung der Infrastrukturnutzung, die Verringerung lokaler Verschmutzung, die Bewältigung von Verkehrsstaus und die Bekämpfung des Klimawandels zu den geringstmöglichen Kosten für die Wirtschaft dienen zu können. Dazu bedarf es eines abgestuften Konzepts für alle Verkehrsträger, das deren jeweiligen Besonderheiten Rechnung trägt.
- (6) Für manche Verkehrsträger wurde bereits mit der Internalisierung externer Kosten begonnen, und das einschlägige Unionsrecht zielt auf eine solche Internalisierung ab oder verhindert diese zumindest nicht. Dieser Prozess muss weiter überwacht und für alle Verkehrsträger unter Anwendung gemeinsamer Grundsätze vorangetrieben werden, wobei aber der Besonderheit jedes Verkehrsträgers Rechnung zu tragen ist.

<sup>(1)</sup> ABl. C 255 vom 22.9.2010, S. 92.

<sup>(2)</sup> ABl. C 120 vom 28.5.2009, S. 47.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (ABl. C 87 E vom 1.4.2010, S. 345) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 14. Februar 2011 (ABl. C 77 E vom 11.3.2011, S. 1). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 7. Juni 2011 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 12. September 2011.

<sup>(4)</sup> ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42.

- (7) Im Güterkraftverkehr sind entfernungsabhängig berechnete Mautgebühren für die Infrastrukturnutzung ein gerechtes und wirksames wirtschaftliches Instrument, um eine nachhaltige Verkehrspolitik zu erreichen, da sie in unmittelbarem Zusammenhang mit der Infrastrukturnutzung, der Umweltfreundlichkeit von Fahrzeugen sowie Ort und Zeit der Fahrzeugnutzung stehen und deshalb so festgesetzt werden können, dass ihre Höhe die durch die tatsächliche Fahrzeugnutzung in Form von Verschmutzung und Verkehrsstaus verursachten Kosten widerspiegelt. Außerdem führen Mautgebühren nicht zu Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt, da sie von allen Transportunternehmen, unabhängig vom Mitgliedstaat ihrer Herkunft oder Niederlassung im Verhältnis zur Intensität der Nutzung des Straßennetzes zu entrichten sind.
- (8) Die Folgenabschätzung belegt, dass Mautgebühren, die anhand der durch Verschmutzung verursachten Kosten und — auf überlasteten Straßen — mit einer stärkeren Differenzierung der Mautgebührensätze während der Hauptverkehrszeiten berechnet werden, positive Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben könnten und einen Beitrag zur Strategie der Union gegen den Klimawandel leisten könnten. Sie könnten der Staubbildung und der lokalen Verschmutzung durch Anreize für die Nutzung umweltfreundlicherer Fahrzeugtechnologien, die Optimierung der Logistik und die Reduzierung von Leerfahrten entgegenwirken. Sie könnten mittelbar eine wichtige Rolle bei der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs spielen und einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels leisten.
- (9) Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, nationale Vorschriften für die Erhebung von Gebühren bei anderen Straßenbenutzern, die nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, anzuwenden.
- (10) Die Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung, z. B. Gesundheitsausgaben einschließlich Aufwand für medizinische Versorgung, Ernte- und Produktionsausfälle sowie Wohlfahrtskosten, werden von der Bevölkerung im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats getragen, in dem der Verkehr stattfindet. Das Verursacherprinzip kommt in Form der Gebühr für externe Kosten zur Anwendung; dies wird zur Verringerung von externen Kosten beitragen.
- (11) Für die Zwecke dieser Richtlinie bietet das von der Kommission erstellte Modell zur Berechnung der Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung verlässliche Methoden und eine Reihe von Werten je Einheit, die bereits als Grundlage für die Berechnung der Gebühren für externe Kosten dienen können.
- (12) In Bezug auf die Kosten und den Nutzen der notwendigen Systeme zur Erhebung differenzierter Gebühren auf weniger stark befahrenen Straßen bestehen nach wie vor Ungewissheiten. Solange diese Ungewissheiten nicht ausgeräumt sind, erscheint ein flexibles Konzept auf Unionsebene am zweckmäßigsten. Nach diesem flexiblen Konzept sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, anhand der lokalen und nationalen Merkmale des Straßennetzes darüber zu entscheiden, ob und auf welchen Straßen Gebühren für externe Kosten erhoben werden.
- (13) Zeitabhängige Benutzungsgebühren stellen ein nützliches System dar, bei dem bereits das Nutzerprinzip („Nutzer zahlt“) zur Anwendung kommt, wenn derzeit kein Gebührensystem auf der Grundlage der zurückgelegten Wegstrecke, das der tatsächlichen Nutzung der Infrastruktur besser Rechnung tragen würde, angewendet wird. Zeitabhängige Benutzungsgebühren, die auf Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahresbasis erhoben werden, sollten gelegentliche Nutzer nicht diskriminieren, bei denen es sich zu einem hohen Anteil um ausländische Transportunternehmer handeln dürfte. Deshalb sollte für schwere Nutzfahrzeuge ein detaillierteres Verhältnis zwischen Tages-, Wochen-, Monats- und Jahressätzen festgelegt werden.
- (14) Um sicherzustellen, dass die europäischen Verkehrsunternehmen klare Preissignale als Anreiz für eine Verhaltensoptimierung erhalten, sollten mittelfristig Anstrengungen unternommen werden, um die Konvergenz der Methoden, die die Mitgliedstaaten für die Berechnung der externen Kosten verwenden, herbeizuführen.
- (15) Eine klare und transparente Anwendung der Gebührenregelungen könnte ein besseres Funktionieren des Binnenmarktes bewirken. Widersprüchlichkeiten zwischen den Gebührenregelungen sollten daher vermieden werden, damit es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf dem transeuropäischen Straßennetz oder auf bestimmten Abschnitten dieses Netzes oder auf anderen, nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Abschnitten dieser miteinander verbundenen Netze oder Autobahnen kommt. Insbesondere sollten auf allen Abschnitten des Autobahnnetzes eines Mitgliedstaats die gleichen Gebührenerhebungsgrundsätze angewendet werden.
- (16) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, den nach dieser Richtlinie zulässigen Höchstbetrag der Infrastrukturkosten und der externen Kosten in Form von Mautgebühren zu erheben; sie sollten aber auch beschließen können, dass für eine oder beide dieser Kostenarten niedrigere oder gar keine Gebühren erhoben werden.
- (17) Bei der Festlegung des Netzes, für das die Gebühren für externe Kosten gelten, sollten die Mitgliedstaaten beschließen können, dass Gebühren für externe Kosten auf bestimmten Straßen nicht erhoben werden, um die Erreichbarkeit und die Wettbewerbsfähigkeit am Rande gelegener, eingeschlossener und insularer Gebiete zu verbessern.
- (18) Es sollte möglich sein, bei der Infrastrukturgebühr einen Gebührenbestandteil für externe Kosten hinzuzufügen, der sich nach den Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung bemisst. Der in Mautgebühren enthaltene Gebührenbestandteil für externe Kosten sollte unter der Voraussetzung, dass bei der Kostenberechnung bestimmte Bedingungen zur Vermeidung überhöhter Gebühren beachtet werden, zu den Kosten der Infrastrukturnutzung hinzuaddiert werden können.
- (19) Um die Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung besser widerzuspiegeln, sollte der Gebührenbestandteil für externe Kosten je nach Straßenkategorie, Fahrzeugtyp und — in Bezug auf Lärm — Zeitraum differenziert werden.

- (20) Verkehrsstaus haben dadurch negative Auswirkungen, dass sie für die Straßennutzer im Allgemeinen einen Zeitverlust und eine Verschwendung von Kraftstoff bedeuten. Die Differenzierung der Infrastrukturgebühren bietet ein Instrument, um die Verkehrsbelastung zu steuern, sofern die differenzierten Mautgebühren den Straßennutzern ein eindeutiges und aussagekräftiges Preissignal geben, damit sie ihr Verhalten ändern und überlastete Straßenabschnitte während der Hauptverkehrszeiten meiden.
- (21) Wird eine Differenzierung zur Stauvermeidung auf einem bestimmten Straßenabschnitt eingeführt, so sollte diese ertragsneutral gestaltet und angewandt werden, sodass Verkehrsunternehmer, die den betreffenden Straßenabschnitt außerhalb der Hauptverkehrszeiten nutzen, bedeutende finanzielle Vorteile gegenüber denjenigen Verkehrsunternehmern erhalten, die diese Abschnitte innerhalb der Stoßzeiten befahren.
- (22) Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm<sup>(1)</sup> bietet bereits dadurch eine Grundlage für die Erarbeitung und Vervollständigung des Maßnahmenpakets der Union gegen Lärm durch Straßenfahrzeuge und -infrastruktur, dass vorgeschrieben ist, dass die zuständigen Behörden strategische Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen erstellen und Aktionspläne zur Lärminderung ausarbeiten, wenn die Lärmpegel schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben können.
- (23) Das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes setzt einen Rechtsrahmen der Union voraus, der gewährleistet, dass Straßengebühren, die anhand der lokalen Kosten von verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie auf der Grundlage von Verkehrsstaus erhoben werden, transparent, verhältnismäßig und diskriminierungsfrei sind. Dieser Rahmen sollte gemeinsame Gebührengrundsätze, Berechnungsmethoden, Höchstwerte und Werte je Einheit externer Kosten auf der Grundlage anerkannter wissenschaftlicher Methoden sowie Verfahren für die Unterrichtung und Informierung der Kommission über die Mautgebührenregelungen enthalten.
- (24) Benennt ein Mitgliedstaat eine Stelle, die die Höhe des Gebührenbestandteils für externe Kosten festsetzt, so sollte diese kein Eigeninteresse daran haben, den Betrag übermäßig hoch anzusetzen; sie sollte deshalb unabhängig von der Stelle sein, die die Maut einzieht und die Erträge verwaltet.
- (25) Der Korridor, auf dem ein Mautaufschlag gestattet wird, kann parallele und unmittelbar konkurrierende Straßenabschnitte in Bergregionen innerhalb einer vertretbaren Entfernung umfassen, auf die sich der Verkehr infolge der Einführung des Mautaufschlags verlagern könnte. Bei grenzüberschreitenden Vorhaben sollte die Anwendung dieser Bestimmungen von den betroffenen Mitgliedstaaten und der Kommission beschlossen werden.
- (26) Damit Bauarbeiten für die vorrangigen Vorhaben von europäischem Interesse, die in Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>(2)</sup> aufgeführt sind, prioritär verwirklicht werden können, sollten die Mitgliedstaaten, die einen Mautaufschlag erheben können, dieser Option vor der Einführung eines Gebührenbestandteils für externe Kosten den Vorzug geben. Zur Vermeidung überhöhter Gebühren sollte ein Gebührenbestandteil für externe Kosten nicht mit einem Mautaufschlag kombiniert werden, sofern die externen Kosten die Höhe des bereits erhobenen Mautaufschlags nicht übersteigen. In diesen Fällen ist es daher angemessen, dass die Höhe des Mautaufschlags von der Gebühr für externe Kosten abgezogen wird.
- (27) Ermäßigungen der Gebühr für externe Kosten sollten nicht erlaubt sein, da diese für bestimmte Nutzerkategorien ein erhebliches Diskriminierungsrisiko mit sich bringen würden.
- (28) Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union über staatliche Beihilfen sollten Fördermaßnahmen für Fahrten mit teurem Verkehrsträgerwechsel (z. B. Straße-Schiff-Straße) zugunsten des territorialen Zusammenhalts und der Erreichbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit von am Rande gelegenen, eingeschlossenen oder insularen Gebieten gestattet werden können.
- (29) Ermäßigungen der Infrastrukturgebühr sollten unter bestimmten Bedingungen zugunsten von bestimmten Arten von Nutzern wie Häufignutzern oder Nutzern elektronischer Mautsysteme gestattet werden können.
- (30) Die Anlastung der externen Kosten über die Mautgebühren wird Transportentscheidungen der Nutzer wirksamer beeinflussen, wenn sie sich dieser Kosten bewusst sind. Daher sollten diese Kosten auf einem Auszug, einer Rechnung oder einem entsprechenden Beleg des Mautsystembetreibers separat ausgewiesen werden. Ein solches Dokument würde dem Verkehrsunternehmer auch die Abwälzung der Gebühr für externe Kosten auf den Versender oder andere Kunden erleichtern.
- (31) Die Nutzung elektronischer Mautsysteme ist wünschenswert, um Störungen des Verkehrsflusses und lokale Umweltbelastungen durch Warteschlangen an den Mautstationen zu vermeiden. Es ist daher wünschenswert, dass eine Gebühr für externe Kosten gemäß der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft mittels solcher Systeme erhoben wird<sup>(3)</sup>. Um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu erleichtern, sollte die Kommission die im Rahmen der Richtlinie 2004/52/EG erzielten Fortschritte in Bezug auf die Einführung eines echten europäischen Systems zur elektronischen Mauterhebung innerhalb der vereinbarten Fristen überwachen, durch das sich die Zahl der elektronischen Mautgeräte in den Fahrzeugen auf ein einziges Gerät beschränkt, das mit den elektronischen Systemen zur Gebührenerhebung aller Mitgliedstaaten vollständig kompatibel ist.

(1) ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.

(2) ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1.

(3) ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124.

- (32) Wengleich Entscheidungen über die einzelstaatlichen öffentlichen Ausgaben — einschließlich der Verwendung der Einnahmen aufgrund dieser Richtlinie — gemäß dem Subsidiaritätsprinzip eine Sache der Mitgliedstaaten sind, sollten die zusätzlichen Einnahmen aus Gebühren für externe Kosten oder der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen entsprechend den verkehrspolitischen Zielen dieser Richtlinie zugunsten des Verkehrssektors und zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Allgemeinen verwendet werden. Solche Projekte sollten daher unter anderem abzielen auf die Förderung einer wirksamen Kostenanlastung, die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung, die Abfederung ihrer Auswirkungen, die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen, die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer, die Optimierung der Logistik oder die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit.
- (33) Zur Förderung der Interoperabilität von Mautsystemen sollten zwei oder mehrere Mitgliedstaaten bei der Einführung gemeinsamer Benutzungsgebührensyste zusammenarbeiten können, sofern bestimmte Bedingungen eingehalten werden.
- (34) Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat zu gegebener Zeit eine umfassende Beurteilung der Erfahrungen übermitteln, die von den Mitgliedstaaten, die in Übereinstimmung mit dieser Richtlinie eine Gebühr für externe Kosten und/oder eine Infrastrukturgebühr erheben, gewonnen wurden.
- (35) Nach der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates vom 11. Juli 2006 mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds<sup>(1)</sup> sind bei Projekten, die Einnahmen generieren, die durch Erhebung direkter Abgaben erzielten Einnahmen bei der Berechnung der Finanzierungslücke zu berücksichtigen. Die durch Gebühren für externe Kosten erzielten Einnahmen sollten allerdings nicht in die Berechnung der Finanzierungslücke eingehen, da diese Einnahmen für Projekte verwendet werden sollten, die auf eine Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung, die Abfederung ihrer Auswirkungen, die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen sowie die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer abzielen.
- (36) Wenn die Mitgliedstaaten alternative wissenschaftliche Methoden für die Berechnung der Gebühren für externe Kosten anwenden, sollten sie die Methoden zur Berechnung der Werte der monetären Kosten von Externalitäten gemäß dem *Handbook on estimation of external costs in the transport sector*<sup>(2)</sup> berücksichtigen können, das einen Überblick über den aktuellen Stand von Theorie und Praxis der Schätzung externer Kosten bietet.
- (37) In Bergregionen, wie sie in der von der Kommission im Jahr 2004 in Auftrag gegebenen Studie „Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries“ beschrieben sind, sollten höhere Gebühren für externe Kosten gestattet werden, soweit objektive wissenschaftliche Daten belegen, dass Luftverschmutzung und Lärmbelastung aufgrund von geografischen Gegebenheiten und physikalischen Phänomenen wie Straßensteigung bzw. -gefälle, Temperaturinversionen und Amphitheatereffekt von Tälern in diesen Bergregionen größere Schäden verursachen.
- (38) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der 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<sup>(3)</sup>, ausgeübt werden.
- (39) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen bestimmte Anpassungen der Anhänge vorgenommen werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt.
- (40) Gemäß Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung<sup>(4)</sup> sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Union eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.
- (41) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Förderung einer nach Maßgabe der externen Kosten differenzierten Gebührenerhebung als Mittel zur Steigerung der Nachhaltigkeit im Verkehr, von den Mitgliedstaaten alleine nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen der bedeutenden internationalen Dimension des Verkehrs 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 zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

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

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Buchstabe wird eingefügt:

<sup>(1)</sup> ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 25.

<sup>(2)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

<sup>(3)</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

<sup>(4)</sup> ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

- „ad) „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:
- i) für beide Verkehrsrichtungen — außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend — besondere Fahrbahnen aufweist, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen auf andere Weise voneinander getrennt sind;
  - ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen hat; und
  - iii) speziell als Autobahn gekennzeichnet ist;“.
- b) Die Buchstaben b und ba erhalten folgende Fassung:
- „b) „Mautgebühr“ eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet und die eine Infrastrukturgebühr und/oder eine Gebühr für externe Kosten beinhaltet;
  - ba) „Infrastrukturgebühr“ eine Abgabe zur Anlastung der infrastrukturbezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbauskosten, die in einem Mitgliedstaat entstehen;“.
- c) Die folgenden Buchstaben werden eingefügt:
- „bb) „Gebühr für externe Kosten“ eine Abgabe zur Anlastung der Kosten, die in einem Mitgliedstaat durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung und/oder Lärmbelastung entstehen;
  - bc) „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;
  - bd) „Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung“ die Kosten der Schäden, die durch die Lärmemissionen eines Fahrzeugs oder das Abrollgeräusch auf dem Straßenbelag verursacht werden;
  - be) „gewogene durchschnittliche Infrastrukturgebühr“ sämtliche Einnahmen aus einer Infrastrukturgebühr in einem bestimmten Zeitraum geteilt durch die Anzahl der in diesem Zeitraum auf den gebührenpflichtigen Straßenabschnitten zurückgelegten Fahrzeugkilometer;
  - bf) „gewogene durchschnittliche Gebühr für externe Kosten“ sämtliche Einnahmen aus einer Gebühr für externe Kosten in einem bestimmten Zeitraum geteilt durch die Anzahl der in diesem Zeitraum auf den gebührenpflichtigen Straßenabschnitten zurückgelegten Fahrzeugkilometer.“.
- d) Buchstabe d erhält folgende Fassung:
- „d) „Fahrzeug“ Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt;“.
2. Die Artikel 7, 7a und 7b werden durch folgende Artikel ersetzt:
- „Artikel 7
- (1) Unbeschadet des Artikels 9 Absatz 1a dürfen die Mitgliedstaaten unter den in den Absätzen 2, 3, 4 und 5 dieses Artikels und in den Artikeln 7a bis 7k genannten Bedingungen Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf dem transeuropäischen Straßennetz oder auf bestimmten Abschnitten dieses Netzes und zusätzlich auf anderen Abschnitten ihrer Autobahnnetze, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehören, beibehalten oder einführen. Das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf anderen Straßen zu erheben, bleibt hiervon unberührt, sofern die Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf solchen anderen Straßen den internationalen Verkehr nicht diskriminiert und nicht zur Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen führt.
- (2) Die Mitgliedstaaten erheben für keine Fahrzeugklasse gleichzeitig Maut- und Benutzungsgebühren für die Benutzung ein und desselben Straßenabschnitts. Jedoch kann ein Mitgliedstaat, der auf seinem Straßennetz eine Benutzungsgebühr erhebt, auch Mautgebühren für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erheben.
- (3) Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers, des Mitgliedstaats oder Drittlandes der Niederlassung des Verkehrsunternehmers oder der Zulassung des Fahrzeugs oder des Ausgangs- oder Zielpunktes der Fahrt führen.
- (4) Die Mitgliedstaaten können für Fahrzeuge, die von der Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von Kontrollgeräten gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (\*) ausgenommen sind, sowie in den in Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a und b der vorliegenden Richtlinie genannten Fällen gemäß den dort festgelegten Bedingungen ermäßigte Mautgebührensätze oder Benutzungsgebühren oder Befreiungen von der Verpflichtung zur Entrichtung von Maut- oder Benutzungsgebühren vorsehen.
- (5) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, Maut- und/oder Benutzungsgebühren nur für 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 unter anderem:
- 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- und/oder Benutzungsgebühren nur für Fahrzeuge zu erheben, deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt, unterrichten die Kommission über ihren Beschluss und die Gründe dafür.

#### Artikel 7a

(1) Die Benutzungsgebühren müssen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege stehen, wobei die in Anhang II angegebenen Werte nicht überschritten werden dürfen, und sie müssen für einen Tag, eine Woche, einen Monat oder ein Jahr gültig sein. 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.

(2) Die Mitgliedstaaten setzen die Benutzungsgebühren einschließlich der Verwaltungskosten für alle Fahrzeugklassen in einer Höhe fest, die die in Anhang II festgelegten Höchstsätze nicht übersteigt.

#### Artikel 7b

(1) Die Infrastrukturgebühren beruhen auf dem Grundsatz der Anlastung von Infrastrukturkosten. Die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren müssen sich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren können auch eine Kapitalverzinsung und/oder eine Gewinnmarge zu Marktbedingungen umfassen.

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

#### Artikel 7c

(1) Die Gebühr für externe Kosten kann sich an den Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung orientieren. Auf Straßenabschnitten, in denen die Bevölkerung einer straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung ausgesetzt ist, kann die Gebühr für externe Kosten die Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung einschließen.

Die Gebühr für externe Kosten wird entsprechend den in Anhang IIIa angegebenen Mindestanforderungen und Methoden differenziert und festgelegt, wobei die in Anhang IIIb angegebenen Höchstwerte einzuhalten sind.

(2) Die berücksichtigten Kosten müssen sich auf das Netz oder den Teil des Netzes, auf 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, gilt für Fahrzeuge, die die strengsten EURO-Emissionsnormen einhalten, erst vier Jahre nach den in den Vorschriften zur Einführung dieser Normen festgelegten Geltungszeitpunkten.

(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.

#### Artikel 7d

Innerhalb eines Jahres nach Annahme künftiger strengerer EURO-Emissionsnormen legen das Europäische Parlament und der Rat im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren die entsprechenden Höchstwerte in Anhang IIIb fest.

#### Artikel 7e

(1) Die Mitgliedstaaten berechnen den Höchstsatz der Infrastrukturgebühren anhand einer Methode, bei der die in Anhang III aufgeführten Eckpunkte für die Berechnung zugrunde gelegt werden.

(2) Im Falle konzessionsgebundener Mautgebühren dürfen die Infrastrukturgebühren nicht höher sein als bei Anwendung einer Methode, der die in Anhang III aufgeführten Eckpunkte für die Berechnung zugrunde liegen. Die entsprechende Äquivalenz ist anhand eines auf die Art des betreffenden Konzessionsvertrags abgestimmten, ausreichend langen Bezugszeitraums zu ermitteln.

(3) Mautsysteme, die am 10. Juni 2008 bereits eingeführt waren oder für die vor dem 10. Juni 2008 im Rahmen eines öffentlichen Vergabeverfahrens Angebote oder Antworten auf Einladungen zur Teilnahme am Verhandlungsverfahren eingegangen waren, sind von den Verpflichtungen der Absätze 1 und 2 ausgenommen, solange sie in Kraft bleiben und sofern sie nicht wesentlich geändert werden.

#### Artikel 7f

(1) In Ausnahmefällen und nach Unterrichtung der Kommission kann bei Verkehrswegen in Bergregionen zu der Infrastrukturgebühr, die auf bestimmten Straßenabschnitten erhoben wird, welche von einer akuten Verkehrsüberlastung betroffen sind oder deren Nutzung durch Fahrzeuge erhebliche Umweltschäden verursacht, unter folgenden Voraussetzungen ein Aufschlag hinzuaddiert werden:

- a) Die durch den Aufschlag erzielten Einnahmen werden in die Finanzierung des Baus von vorrangigen Vorhaben von europäischem Interesse nach Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (\*\*\*) 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 überschreitet nicht 15 % der gemäß Artikel 7b Absatz 1 und Artikel 7e berechneten gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren, außer wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse investiert werden, die Infrastruktur in Berggebieten beinhalten; in letzterem Fall darf der Aufschlag 25 % nicht überschreiten;
- 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 vorrangigen Vorhaben vorgelegt; und
- 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.

Unterabsatz 1 gilt für neue grenzüberschreitende Vorhaben vorbehaltlich der Zustimmung aller daran beteiligten Mitgliedstaaten.

- (2) Ein Aufschlag auf eine gemäß Artikel 7g differenzierte Infrastrukturgebühr ist möglich.
- (3) Wenn die Kommission die vorgeschriebenen Informationen von einem Mitgliedstaat, der einen Aufschlag erheben will, erhält, 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 die von dem betreffenden Mitgliedstaat vorgelegten Gebührenpläne ablehnen oder deren Abänderung verlangen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9c Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.
- (4) Auf Straßenabschnitten, auf denen die Kriterien für die Erhebung eines Aufschlags gemäß Absatz 1 erfüllt sind, dürfen die Mitgliedstaaten keine Gebühr für externe Kosten erheben, sofern nicht ein Aufschlag erhoben wird.
- (5) Der Betrag des Aufschlags ist von dem nach Artikel 7c berechneten Betrag der Gebühr für externe Kosten abzuziehen, außer bei Fahrzeugen der EURO-Emissionsklassen 0, I und II ab 15. Oktober 2011 und III ab 2015. Alle diese durch die gleichzeitige Anwendung des Aufschlags und der Gebühren für externe Kosten erzielten Einnahmen werden in die Finanzierung des Baus von vorrangigen Vorhaben von europäischem Interesse nach Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU investiert.

#### Artikel 7g

(1) Die Mitgliedstaaten haben die Infrastrukturgebühr nach 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 sind von dieser Anforderung befreit, bis der Vertrag erneuert wird.

Ein Mitgliedstaat kann jedoch von der geforderten Differenzierung der Infrastrukturgebühr abweichen, wenn:

- i) dadurch die Kohärenz der Mautsysteme in seinem Hoheitsgebiet ernsthaft untergraben würde,
- ii) für das betreffende Mautsystem technisch eine solche Differenzierung nicht umsetzbar wäre,
- iii) dadurch die Fahrzeuge, die die Umwelt am stärksten verschmutzen, auf andere Strecken ausweichen würden, mit negativen Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung, oder
- iv) die Mautgebühr eine Gebühr für externe Kosten einschließt.

Alle derartigen Ausnahmen oder Abweichungen sind der Kommission mitzuteilen.

(2) Kann ein Fahrer oder gegebenenfalls der Verkehrsunternehmer im Falle einer Kontrolle die zur Feststellung der EURO-Emissionsklasse des betreffenden Fahrzeugs nötigen Fahrzeugdokumente nicht vorlegen, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Mautgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben.

(3) Die Infrastrukturgebühr darf auch zur Stauvermeidung, zur Minimierung von Infrastrukturschäden und 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 zugänglich 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 Höchstwert der gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühr gemäß Artikel 7b;
- d) die Hauptverkehrszeiten, in denen zur Stauvermeidung 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 Verkehrsunternehmern, die den betreffenden Straßenabschnitt außerhalb der Hauptverkehrszeiten nutzen, ermäßigte Mautgebühren und denjenigen Verkehrsunternehmern, die dieselben Abschnitte während der Stoßzeiten nutzen, erhöhte Mautgebühren berechnet werden und
- f) ein Mitgliedstaat, der eine solche Differenzierung einführen oder eine bestehende ändern will, unterrichtet die Kommission darüber und legt ihr die erforderlichen Informationen vor, um sicherzustellen, dass die Bedingungen erfüllt sind. Auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Informationen veröffentlicht die Kommission eine Liste, die sie regelmäßig aktualisiert und aus der sich die Zeiträume, während deren die Differenzierung angewandt wird, und die entsprechenden Sätze ergeben.

(4) Die Differenzierungen nach den Absätzen 1 und 3 sind nicht auf die Erzielung zusätzlicher Mauteinnahmen ausgerichtet. 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.

#### Artikel 7h

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens sechs Monate vor dem Einsatz eines neuen Infrastrukturgebührensensystems folgende Angaben:

a) Mautsysteme ohne konzessionsgebundene Mautgebühren:

- die Werte je Einheit und die anderen Parameter, die sie zur Berechnung der verschiedenen Infrastrukturkostenbestandteile heranziehen; und
- eindeutige Angaben zu den von den Mautsystemen erfassten Fahrzeugen und zur geografischen Ausdehnung des Netzes oder zu den Teilen des Netzes, die für die jeweilige Kostenberechnung herangezogen werden, sowie zu dem Anteil der Kosten, die angelastet werden sollen;

b) Mautsysteme mit konzessionsgebundenen Mautgebühren:

- die Konzessionsverträge oder wesentliche Änderungen dieser Verträge;
- das Basismodell, von dem der Konzessionsgeber bei der Bekanntmachung der Konzession nach Anhang VII Teil B der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge (\*\*\*) ausgeht; zu diesem Basismodell gehören auch eine Schätzung der im Rahmen der Konzession zu erwartenden Kosten nach Artikel 7b Absatz 1, das prognostizierte Verkehrsaufkommen, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugtypen, die vorgesehene Höhe der Mautgebühren sowie die geografische Ausdehnung des Netzes, für das der Konzessionsvertrag gilt.

(2) Die Kommission nimmt innerhalb von sechs Monaten nach Erhalt aller notwendigen Angaben gemäß Absatz 1 dazu Stellung, ob die Verpflichtungen nach Artikel 7e erfüllt sind. Die Stellungnahmen der Kommission werden dem in Artikel 9c genannten Ausschuss zur Verfügung gestellt.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem Einsatz eines neuen Gebührensensystems für externe Kosten folgende Angaben:

a) genaue geografische Informationen zu den Straßenabschnitten, auf denen Gebühren für externe Kosten erhoben werden sollen, unter Bezeichnung der Fahrzeugklassen, Straßenkategorien und exakten Zeiträume, nach denen die Gebühr für externe Kosten differenziert wird;

b) die vorgesehene gewogene durchschnittliche Gebühr für externe Kosten und die vorgesehenen Gesamteinnahmen;

c) gegebenenfalls die Bezeichnung der gemäß Artikel 7c Absatz 4 benannten Stelle zur Festsetzung der Gebühr und den Namen ihres Vertreters;

d) erforderliche Parameter, Daten und Informationen zur Erläuterung der Anwendung der Berechnungsmethode nach Anhang IIIa.

(4) Die Kommission trifft die Entscheidung, ob die Verpflichtungen aus den Artikeln 7b, 7c, 7j oder aus Artikel 9 Absatz 2 eingehalten wurden, bis:

- a) sechs Monate nach Einreichung des in Absatz 3 genannten Dossiers oder
- b) gegebenenfalls drei weitere Monate nach Erhalt der von der Kommission gemäß Absatz 3 angeforderten zusätzlichen Informationen.

Der betreffende Mitgliedstaat passt die vorgeschlagene Gebühr für externe Kosten an, um der Entscheidung nachzukommen. Die Entscheidung der Kommission wird dem in Artikel 9c genannten Ausschuss, dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Verfügung gestellt.

#### Artikel 7i

(1) Die Mitgliedstaaten sehen keine Rabatte oder Ermäßigungen des in einer Mautgebühr enthaltenen Gebührenbestands für externe Kosten für die Nutzer vor.

(2) Die Mitgliedstaaten können Ermäßigungen der Infrastrukturgebühr unter folgenden Voraussetzungen vorsehen:

- a) die sich daraus ergebende Gebührenstruktur ist verhältnismäßig, wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und ist allen Nutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich und führt nicht dazu, dass zusätzliche Kosten auf andere Nutzer in Form höherer Mautgebühren abgewälzt werden;
- b) die Ermäßigungen führen zu tatsächlichen Einsparungen an Verwaltungskosten; und
- c) sie überschreiten nicht 13 % der Infrastrukturgebühr, die für gleichwertige, nicht ermäßigungsberechtigte Fahrzeuge erhoben wird.

(3) Vorbehaltlich der Bedingungen des Artikels 7g Absatz 3 Buchstabe b und des Artikels 7g Absatz 4 können in Ausnahmefällen, nämlich für spezifische Vorhaben von großem europäischem Interesse nach Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU andere Formen der Differenzierung auf die Mautgebührensätze angewandt werden, um die wirtschaftliche Rentabilität solcher Vorhaben sicherzustellen, wenn sie im direkten Wettbewerb mit anderen Straßenverkehrsträgern stehen. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss linear und verhältnismäßig sein, wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und 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. Vor der Einführung der betreffenden Gebührenstruktur prüft die Kommission die Einhaltung dieser Bedingungen.

*Artikel 7j*

(1) Maut- und Benutzungsgebühren werden so eingeführt und erhoben und ihre Zahlung wird so kontrolliert, dass sie den freien Verkehrsfluss möglichst wenig beeinträchtigen und dass sie keine Zwangskontrollen an den Binnengrenzen der Union erfordern. Hierzu arbeiten die Mitgliedstaaten bei der Erstellung von Methoden zusammen, die es den Transportunternehmen 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. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Bereitstellung entsprechender Vorrichtungen an den Zahlstellen für Maut- und Benutzungsgebühren, um Beeinträchtigungen der Straßenverkehrssicherheit auszuschließen.

(2) Durch die Systeme zur Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren dürfen gelegentliche Nutzer des Straßennetzes weder finanziell noch auf andere Weise ungerechtfertigt benachteiligt werden. Insbesondere dann, wenn ein Mitgliedstaat Maut- oder Benutzungsgebühren ausschließlich mittels eines Systems erhebt, das die Verwendung von Bordgeräten erfordert, muss dieser Staat gewährleisten, dass alle Nutzer die geeigneten, den Anforderungen der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (\*\*\*) entsprechenden Bordgeräte im Rahmen angemessener administrativer und wirtschaftlicher Vereinbarungen erhalten können.

(3) Erhebt ein Mitgliedstaat eine Mautgebühr für ein Fahrzeug, so ist der Gesamtbetrag der Mautgebühr, der Betrag der Infrastrukturgebühr und/oder der Betrag der Gebühr für externe Kosten auf einem Beleg anzugeben, der dem Verkehrsunternehmer möglichst in elektronischer Form ausgestellt wird.

(4) Soweit es wirtschaftlich machbar ist, verwenden die Mitgliedstaaten für die Erhebung und Einziehung von Gebühren für externe Kosten ein elektronisches System, das den Anforderungen des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 2004/52/EG entspricht. Die Kommission fördert die Kooperation zwischen den Mitgliedstaaten, die sich unter Umständen als erforderlich erweist, um die Interoperabilität der elektronischen Systeme zur Mauterhebung auf europäischer Ebene zu gewährleisten.

*Artikel 7k*

Diese Richtlinie berührt nicht die Freiheit der Mitgliedstaaten, die ein System von Maut- und/oder Benutzungsgebühren für Verkehrswege einführen, unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union einen angemessenen Ausgleich für diese Gebühren vorzusehen.

(\*) ABL L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

(\*\*) ABL L 204 vom 5.8.2010, S. 1.

(\*\*\*) ABL L 134 vom 30.4.2004, S. 114.

(\*\*\*\*) ABL L 166 vom 30.4.2004, S. 124.“

3. Nach Artikel 8a wird folgender Artikel angefügt:

*„Artikel 8b*

(1) Zwei oder mehrere Mitgliedstaaten können bei der Einführung eines gemeinsamen Mautsystems für ihre Hoheitsgebiete zusammenarbeiten. In einem solchen Fall sorgen diese Mitgliedstaaten dafür, dass die Kommission über diese Zusammenarbeit sowie den späteren Betrieb und etwaige Änderungen des Systems unterrichtet wird.

(2) Für das gemeinsame Mautsystem gelten die Bedingungen nach den Artikeln 7 bis 7k. Andere Mitgliedstaaten können sich dem gemeinsamen System anschließen.“

4. In Artikel 9 erhalten die Absätze 1a und 2 folgende Fassung:

„(1a) Diese Richtlinie lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, auf Straßen in städtischen Gebieten speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung konzipierte Gebühren in nicht diskriminierender Weise zu erheben; dies gilt auch für Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die städtische Gebiete durchqueren.

(2) Die Mitgliedstaaten befinden über die Verwendung der auf der Grundlage dieser Richtlinie erwirtschafteten Einnahmen. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, sollten die Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren und aus den Gebühren für externe Kosten bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen zugunsten des Verkehrssektors und zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems verwendet werden. Insbesondere sollten die Einnahmen aus den Gebühren für externe Kosten bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen dazu verwendet werden, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten, wozu auch eine oder mehrere der folgenden Maßnahmen zählen:

- a) die Förderung einer wirksamen Kostenanlastung;
- b) die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung;
- c) die Abfederung der Auswirkungen der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung;
- d) die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen;
- e) die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer und/oder der Ausbau der derzeitigen Kapazitäten;
- f) die Unterstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes;
- g) die Optimierung der Logistik;
- h) die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und
- i) die Bereitstellung sicherer Parkplätze.

Es wird davon ausgegangen, dass die Mitgliedstaaten diesen Absatz anwenden, wenn sie steuerliche oder finanzielle Unterstützungsmaßnahmen eingeführt haben und durchführen, mit denen eine finanzielle Unterstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes gewährt wird und die einen Gegenwert von mindestens 15 % der Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren und aus den Gebühren für externe Kosten in jedem Mitgliedstaat haben.“

5. Die Artikel 9b und 9c werden durch folgende Artikel ersetzt:

*„Artikel 9b*

Die Kommission fördert den Dialog und den Austausch von technischem Know-how zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Durchführung dieser Richtlinie und insbesondere der Anhänge.

*Artikel 9c*

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Es handelt sich dabei um einen Ausschuss im Sinne der 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 (\*).

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

*Artikel 9d*

Die Kommission erlässt gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte, um:

- Anhang 0 an den Besitzstand der Union anzupassen,
- die Formeln in Anhang IIIa Abschnitte 4.1 und 4.2 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen.

Für die in diesem Artikel genannten delegierten Rechtsakte gelten die in den Artikeln 9e, 9f und 9g dargelegten Verfahren.

*Artikel 9e*

(1) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 9d genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.

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

(3) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in den Artikeln 9f und 9g genannten Bedingungen.

*Artikel 9f*

(1) Die Befugnisübertragung nach Artikel 9d kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden.

(2) Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um zu entscheiden, ob die Befugnisübertragung widerrufen werden soll, bemüht sich, das andere Organ und die Kommission innerhalb einer angemessenen Frist vor der endgültigen Beschlussfassung zu unterrichten, und nennt dabei die übertragene Befugnis, die widerrufen werden könnte, sowie die etwaigen Gründe für einen Widerruf.

(3) Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnis und wird unmittelbar oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Der Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

*Artikel 9g*

(1) Das Europäische Parlament oder der Rat können innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach dem Datum der

Mitteilung gegen einen delegierten Rechtsakt Einwände erheben.

Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

(2) Falls nach Ablauf dieser Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben haben, wird dieser im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und tritt zu dem darin genannten Zeitpunkt in Kraft.

Der delegierte Rechtsakt kann vor Ablauf dieser Frist im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden und in Kraft treten, wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie nicht die Absicht haben, Einwände zu erheben.

(3) Erheben das Europäische Parlament oder der Rat Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt, so tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände erhebt, gibt die Gründe für seine Einwände gegen den delegierten Rechtsakt an.

(\*) ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.“

6. In Artikel 10 Absatz 1 werden die Worte „der Europäischen Gemeinschaften“ ersetzt durch die Worte „der Europäischen Union“.

7. Nach Artikel 10 wird folgender Artikel eingefügt:

*„Artikel 10a*

(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, erstmals am 1. Januar 2013 überprüft, um Änderungen des EU-weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex mit Ausnahme von Energie und unverarbeiteten Lebensmitteln (wie von der Kommission (Eurostat) veröffentlicht) Rechnung zu tragen.

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, in Bezug auf Anhang IIIb Tabelle 1 auf das nächste zehntel Cent und in Bezug auf Anhang IIIb Tabelle 2 auf das nächste hundertstel Cent aufgerundet.

(2) Die Kommission veröffentlicht die angepassten Beträge gemäß Absatz 1 im *Amtsblatt der Europäischen Union*. Diese angepassten Beträge treten am ersten Tag des auf die Veröffentlichung folgenden Monats in Kraft.“

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 11*

(1) Die Mitgliedstaaten, die Gebühren für externe Kosten und/oder Infrastrukturgebühren erheben, erstellen spätestens bis zum 16. Oktober 2014, und danach alle vier Jahre einen Bericht über die in ihrem Hoheitsgebiet erhobenen Mautgebühren, einschließlich konzessionsgebundene Mautgebühren, und übermitteln diesen der Kommission, die ihn den anderen Mitgliedstaaten zur Verfügung stellt. In diesem Bericht müssen Mautsysteme nicht berücksichtigt sein, die

am 10. Juni 2008 bereits eingeführt waren und die keine Gebühren für externe Kosten beinhalten, solange sie in Kraft bleiben und sofern sie nicht wesentlich geändert werden. Dieser Bericht enthält folgende Angaben:

- a) die gewogene durchschnittliche Gebühr für externe Kosten und die für die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum jeweils erhobenen Beträge;
- b) die Differenzierung der Infrastrukturgebühren nach Fahrzeugtyp und Zeitraum;
- c) die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren und die Gesamteinnahmen aus diesen Infrastrukturgebühren;
- d) die Gesamteinnahmen aus den Gebühren für externe Kosten und
- e) die in Anwendung von Artikel 9 Absatz 2 ergriffenen Maßnahmen.

(2) Die Kommission, die von dem in Artikel 9c genannten Ausschuss unterstützt wird, legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 16. Oktober 2015 einen Bericht über die Durchführung und die Wirkung dieser Richtlinie vor, insbesondere über die Wirksamkeit der Bestimmungen zur Anlastung der durch verkehrsbedingte Umweltverschmutzung verursachten Kosten, und über die Einbeziehung von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht über 3,5 und unter 12 t. In dem Bericht wird daneben auf der Grundlage einer ununterbrochenen Überwachung unter anderem Folgendes analysiert und bewertet:

- a) die Wirksamkeit der in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen zur Bekämpfung der negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auch unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen auf geografisch isolierte Mitgliedstaaten und Mitgliedstaaten in Randlage;
- b) die Wirkung der Durchführung dieser Richtlinie bei der Orientierung der Nutzer hin zu den umweltfreundlichsten und effizientesten Beförderungslösungen; der Bericht enthält ferner Informationen über die Einführung entfernungsabhängiger Gebühren;
- c) die Durchführung und die Wirkung der Differenzierung der in Artikel 7g genannten Infrastrukturgebühren auf die Reduzierung lokaler Luftverschmutzung und von Verkehrsstaus. Ferner wird in dem Bericht evaluiert, ob die größtmögliche Differenzierung und die Hauptverkehrszeiten im Sinne von Artikel 7g ausreichen, um ein reibungsloses Funktionieren des Differenzierungsmechanismus zu ermöglichen;
- d) der wissenschaftliche Fortschritt bei der Schätzung externer Kosten des Verkehrs zum Zwecke ihrer Internalisierung und
- e) der Fortschritt auf dem Weg zur Erhebung von Gebühren für Straßennutzer und Mittel und Wege der schrittweisen Harmonisierung der Gebührensysteme, die auf Nutzfahrzeuge Anwendung finden.

Ferner wird in dem Bericht die Nutzung elektronischer Systeme für Erhebung und Einzug von Infrastrukturgebühren und Gebühren für externe Kosten evaluiert, sowie der Grad ihrer Interoperabilität gemäß der Richtlinie 2004/52/EG.

(3) Dem Bericht wird gegebenenfalls ein an das Europäische Parlament und den Rat gerichteter Vorschlag für die weitere Überarbeitung dieser Richtlinie beigefügt.

(4) Die Kommission legt bis zum 16. Oktober 2012 einen Bericht vor, in dem ein Überblick über die anderen (z. B. ordnungspolitischen) Maßnahmen zur Internalisierung oder Verringerung der externen Kosten in Bezug auf Umwelt, Lärm und Gesundheit bei allen Verkehrsträgern gegeben wird, einschließlich der Rechtsgrundlage und der Höchstwerte, die dabei verwendet wurden.

Um einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern sicherzustellen und gleichzeitig schrittweise Gebühren für die externen Kosten aller Verkehrsträger zu erheben, enthält der Bericht einen Zeitplan für die Maßnahmen, die noch zu ergreifen sind, um andere Verkehrsträger oder Fahrzeuge und/oder Bestandteile externer Kosten, die noch nicht berücksichtigt sind, einzubeziehen, wobei der Fortschritt bei der Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (\*) zu berücksichtigen ist.

(\*) ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.“

9. Anhang III wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„In diesem Anhang sind die Eckpunkte für die Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren gemäß Artikel 7b Absatz 1 festgelegt. Die Verpflichtung, die Infrastrukturgebühren an den Kosten auszurichten, berührt nicht die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 7b Absatz 2 die Kosten nur teilweise über die Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren anzulasten, und die Möglichkeit gemäß Artikel 7f, die Infrastrukturgebühren abweichend vom Durchschnitt zu differenzieren.“;

b) in Absatz 2 werden die Worte „gemeinschaftlichen Verpflichtungen“ ersetzt durch die Worte „unionsrechtlichen Verpflichtungen“ und die Worte „gemeinschaftlichen Rechtsakten“ ersetzt durch die Worte „Rechtsakten der Union“;

c) in Nummer 1 zweiter Gedankenstrich werden die Worte „Artikel 7a Absatz 1“ ersetzt durch die Worte „Artikel 7b Absatz 2“.

10. Nach Anhang III wird der Text im Anhang dieser Richtlinie eingefügt.

#### Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 16. Oktober 2013 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Die Verpflichtungen zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie gelten für die einzelnen Mitgliedstaaten so lange nicht, wie in ihrem Hoheitsgebiet keine Maut- oder Benutzungsgebühren bestehen.

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

*Artikel 3*

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

*Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 27. September 2011.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

J. BUZEK

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

M. DOWGIELEWICZ

---

## ANHANG

## „ANHANG IIIa

**MINDESTANFORDERUNGEN BEI DER ERHEBUNG VON GEBÜHREN FÜR EXTERNE KOSTEN**

In diesem Anhang werden die Mindestanforderungen festgelegt, die bei der Erhebung einer Gebühr für externe Kosten und bei der Berechnung der Höchstbeträge der gewogenen durchschnittlichen Gebühr 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.

Belegt ein Mitgliedstaat das in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallende Straßennetz nur teilweise mit Gebühren für externe Kosten, so werden die gebührenpflichtigen Abschnitte im Anschluss an eine Bewertung ausgewählt, bei der folgende Feststellungen getroffen wurden:

- Der Umfang an Umweltschäden durch den Fahrzeugverkehr auf den Straßen, die der Gebühr für externe Kosten unterliegen, übersteigt den durchschnittlichen Umfang der betreffenden Beeinträchtigungen auf anderen Abschnitten des in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden Straßennetzes, auf denen keine Gebühr für externe Kosten erhoben wird, oder
- die Erhebung einer Gebühr für externe Kosten auf anderen Abschnitten des in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden 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**

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Fahrzeugklassen, nach denen die Gebühr differenziert werden soll. Ferner teilen sie der Kommission geografische Angaben zu den Straßen mit, auf denen die Gebühren für externe Kosten höher (nachstehend „Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen)“ genannt) oder niedriger (nachstehend „Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)“ genannt) sind.

Gegebenenfalls teilen sie 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 Klassifizierung 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 und jährliche Anzahl der nach dieser Richtlinie gemessenen Schadstoffspitzenkonzentrationen. Diese Kriterien sind in der entsprechenden Mitteilung zu nennen.

**3. Gebührenhöhe**

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle setzt für jede Fahrzeugklasse, jede Straßenkategorie und jeden Zeitraum einen jeweils spezifischen Betrag fest. Die daraus resultierende Gebührenstruktur — einschließlich des Anfangs- und Endzeitpunkts jedes Nachtzeitraums (wenn die Gebühr für externe Kosten die Kosten der Lärmbelastung einschließt) — muss transparent sein, der Öffentlichkeit zugänglich 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 zudem 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 die 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**

Falls ein Mitgliedstaat die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen möchte, so errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Anhang IIIb Tabelle 1, sofern diese niedriger sind:

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

dabei ist

- $PCV_{ij}$  = 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 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe verwendet werden <sup>(1)</sup> (wobei das gemeinsame Handbuch von EMEP/CORINAIR anzuwenden ist <sup>(2)</sup>). Die monetären Kosten von Schadstoffen werden von den Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls von einer unabhängigen Stelle fachgerecht geschätzt.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls die unabhängige Stelle kann wissenschaftlich nachgewiesene 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, sofern die daraus resultierenden Beträge die in Anhang IIIb Tabelle 1 für die einzelnen Fahrzeugklassen angegebenen Werte je Einheit nicht überschreiten.

#### 4.2. Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung

Falls ein Mitgliedstaat die Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen möchte, errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Anhang IIIb Tabelle 2, sofern diese niedriger sind:

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

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

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

dabei ist

- $NCV_j$  = Kosten der Lärmbelastung durch ein schweres Nutzfahrzeug 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 sind Gewichtungsfaktoren, die vom Mitgliedstaat so festgelegt werden, dass die daraus resultierende gewogene durchschnittliche Lärmgebühr pro Fahrzeugkilometer  $NCV_j$  (täglich) nicht überschreitet.

Die verkehrsbedingte Lärmbelastung bezieht sich auf die Auswirkungen auf die Lärmpegel, die nahe an der Lärmquelle und gegebenenfalls hinter Lärmschutzwänden gemessen werden.

Die Zahl der dem Lärmpegel k ausgesetzten Einwohner wird den nach Artikel 7 der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm <sup>(3)</sup> erstellten strategischen Lärmkarten entnommen.

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

Für das gewogene durchschnittliche tägliche Verkehrsvolumen wird ein Äquivalenzfaktor ‚e‘ von höchstens 4 zur Umrechnung zwischen schweren Nutzfahrzeugen und Pkw zugrunde gelegt.

<sup>(1)</sup> ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22.

<sup>(2)</sup> Methode der Europäischen Umweltagentur: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>

<sup>(3)</sup> ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle kann wissenschaftlich nachgewiesene alternative Methoden zur Berechnung des Betrags der mit der Lärmbelastung verbundenen Kosten anwenden, sofern die daraus resultierenden Beträge die Werte je Einheit nach Anhang IIIb Tabelle 2 nicht überschreiten.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle kann differenzierte Lärmgebühren festlegen, um die Nutzung geräuschärmerer Fahrzeuge zu belohnen, sofern dies nicht zu einer Diskriminierung von ausländischen Fahrzeugen führt. Werden differenzierte Lärmgebühren eingeführt, so dürfen die Gebühren für die lauteste Fahrzeugklasse die Werte je Einheit nach Anhang IIIb Tabelle 2 nicht überschreiten, und sie dürfen nicht mehr als das Vierfache der Lärmgebühr für die geräuschärmsten Fahrzeuge betragen.

---

ANHANG IIIb

**HÖCHSTBETRÄGE DER GEWOGENEN DURCHSCHNITTLICHEN GEBÜHR**

Dieser Anhang enthält die Parameter für die Berechnung der Höchstbeträge der gewogenen durchschnittlichen Gebühr für externe Kosten.

**1. Höchstbeträge der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung**

*Tabelle 1: Höchstbeträge für die Anlastung der Kosten der Luftverschmutzung*

Cent/Fahrzeugkilometer	Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen)	Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
nach dem 31. Dezember 2013	3	2
EURO VI	0	0
nach dem 31. Dezember 2017	2	1
Umweltfreundlicher als EURO VI	0	0

Die Werte in Tabelle 1 dürfen in Bergregionen mit einem Faktor von höchstens 2 multipliziert werden, soweit dies durch Straßensteigung bzw. -gefälle, geografische Höhe und/oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist.

**2. Höchstbeträge der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung**

*Tabelle 2: Höchstbeträge für die Anlastung der Kosten der Lärmbelastung*

Cent/Fahrzeugkilometer	Tag	Nacht
Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen)	1,1	2
Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)	0,2	0,3

Die Werte in Tabelle 2 dürfen in Bergregionen mit einem Faktor von höchstens 2 multipliziert werden, soweit dies durch Straßensteigung bzw. -gefälle, Temperaturinversionen und/oder Amphitheatereffekt von Tälern gerechtfertigt ist.“

---

## ERKLÄRUNG DER KOMMISSION ZU ENTSPRECHUNGSTABELLEN

„Die Kommission erinnert an ihre Zusage, dass sie im Interesse der Bürger, im Sinne einer besseren Rechtsetzung und einer größeren Rechtstransparenz sowie zur Unterstützung der Prüfung der Übereinstimmung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit den Bestimmungen der EU dafür Sorge tragen wird, dass die Mitgliedstaaten Entsprechungstabellen aufstellen, die die von ihnen erlassenen Umsetzungsmaßnahmen mit der EU-Richtlinie verknüpfen, und der Kommission diese Tabellen im Rahmen der Umsetzung der Gesetzgebung der EU übermitteln.

Die Kommission bedauert die fehlende Unterstützung für die Bestimmung in ihrem 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 (Eurovignette), wonach die Erstellung von Entsprechungstabellen verbindlich vorgeschrieben werden sollte.

Im Interesse einer Kompromisslösung und der umgehenden Annahme dieses Vorschlags ist die Kommission bereit, anstelle der verbindlichen Vorschrift, Entsprechungstabellen in den Text aufzunehmen, einem einschlägigen Erwägungsgrund mit einer diesbezüglichen Aufforderung an die Mitgliedstaaten zuzustimmen. Sie wird innerhalb von 12 Monaten nach Annahme dieser Vereinbarung im Plenum informieren und am Ende der Frist für die Umsetzung einen Bericht darüber erstatten, wie die Mitgliedstaaten dabei vorgegangen sind, eigene Tabellen für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Union aufzustellen, denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.

Der Standpunkt der Kommission in dieser Sache sollte aber nicht als Präzedenzfall verstanden werden. Die Kommission wird sich auch weiterhin bemühen, gemeinsam mit dem Europäischen Parlament und dem Rat eine geeignete Lösung für diese horizontale institutionelle Frage zu finden.“

---

## ERKLÄRUNG DES UNGARISCHEN, DES POLNISCHEN, DES DÄNISCHEN UND DES ZYPRISCHEN VORSITZES DES RATES

„Hiermit wird erklärt, dass die Einigung, die zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament im Trilog vom 23. Mai 2011 über die 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 (Eurovignette) erreicht wurde, das Ergebnis der interinstitutionellen Verhandlungen über Entsprechungstabellen nicht vorwegnimmt.“

---

## ERKLÄRUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

„Das Europäische Parlament bedauert, dass der Rat nicht die vorgeschriebene Veröffentlichung der Entsprechungstabellen im Rahmen des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG akzeptiert hat. Hiermit wird erklärt, dass die Einigung, die zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat im Trilog vom 23. Mai 2011 über die 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 (Eurovignette) erreicht wurde, das Ergebnis der interinstitutionellen Verhandlungen über Entsprechungstabellen nicht vorwegnimmt.

Das Europäische Parlament fordert die Kommission auf, es innerhalb von 12 Monaten nach Annahme dieser Vereinbarung im Plenum zu informieren und am Ende der Frist für die Umsetzung einen Bericht darüber zu erstatten, wie die Mitgliedstaaten dabei vorgegangen sind, eigene Tabellen aufzustellen, denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.“

---