

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

► **B** **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)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006	L 157	8	9.6.2006
► <u>M2</u>	Richtlinie 2006/103/EG des Rates vom 20. November 2006	L 363	344	20.12.2006
► <u>M3</u>	Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011	L 269	1	14.10.2011
► <u>M4</u>	Richtlinie 2013/22/EU des Rates vom 13. Mai 2013	L 158	356	10.6.2013

Geändert durch:

► <u>A1</u>	Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------



**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**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN
UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 93,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,

in Erwägung folgender Gründe:

- (1) Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten erfordert die Harmonisierung der Abgabesysteme und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmen.
- (2) Diese Ziele können nur stufenweise verwirklicht werden.
- (3) Mit der Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle ⁽⁵⁾ und der Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle ⁽⁶⁾ ist bereits eine gewisse Harmonisierung bei den Abgabesystemen erreicht worden.
- (4) Der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften hat mit Urteil vom 5. Juli 1995 in der Rechtssache C-21/94, Parlament gegen Rat ⁽⁷⁾, die Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten ⁽⁸⁾ für nichtig erklärt, wobei die Wirkungen dieser Richtlinie aufrechterhalten werden, bis der Rat eine neue Richtlinie erlassen hat. Die Richtlinie 93/89/EWG wird daher durch die vorliegende Richtlinie ersetzt.

⁽¹⁾ ABl. C 59 vom 26.2.1997, S. 9.

⁽²⁾ ABl. C 206 vom 7.7.1997, S. 17.

⁽³⁾ Stellungnahme vom 3. Juni 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 17. Juli 1997 (ABl. C 286 vom 22.9.1997, S. 217), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. Januar 1999 (ABl. C 58 vom 1.3.1999, S. 1) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 7. Mai 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁵⁾ ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 12. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/74/EG (ABl. L 365 vom 31.12.1994, S. 46).

⁽⁶⁾ ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 19. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 94/74/EG.

⁽⁷⁾ Slg. 1995, I-1827.

⁽⁸⁾ ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 32.

▼B

- (5) Unter den derzeitigen Umständen sollte die Angleichung der einzelstaatlichen Abgabensysteme auf Nutzfahrzeuge mit einem bestimmten zulässigen Gesamtgewicht beschränkt werden.
- (6) Zu diesem Zweck sollten Mindestsätze für die in den Mitgliedstaaten derzeit geltenden Kraftfahrzeugsteuern oder für die Steuern, die gegebenenfalls die Kraftfahrzeugsteuern ersetzen, festgelegt werden.
- (7) Die Nutzung straßenschonenderer und umweltfreundlicherer Fahrzeuge sollte durch eine Differenzierung der Steuern und Gebühren gefördert werden, sofern eine solche Differenzierung das Funktionieren des Binnenmarkts nicht beeinträchtigt.
- (8) Einigen Mitgliedstaaten kann eine zeitweilige Abweichung von den Mindestsätzen gewährt werden, um die Anpassung an die nach dieser Richtlinie erforderlichen Sätze zu erleichtern.
- (9) Für bestimmte Formen des örtlichen Güterverkehrs, die sich nur in geringem Maße auf den Verkehrsmarkt der Gemeinschaft auswirken, gelten zur Zeit ermäßigte Kraftfahrzeugsteuersätze. Damit ein harmonischer Übergang gewährleistet ist, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, zeitweilige Abweichungen von den Mindestsätzen vorzusehen.
- (10) Es sollte den Mitgliedstaaten gestattet sein, für Fahrzeuge, deren Einsatz keine Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt der Gemeinschaft haben kann, ermäßigte Sätze oder Befreiungen von der Kraftfahrzeugsteuer anzuwenden.
- (11) Damit bestimmte besondere Gegebenheiten berücksichtigt werden können, sollte ein Verfahren festgelegt werden, mit dem es den Mitgliedstaaten ermöglicht werden kann, an weiteren Abweichungen oder Ermäßigungen festzuhalten.
- (12) Die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen können zwar nicht allein durch die Harmonisierung der Steuern oder der Verbrauchsabgaben auf Kraftstoffe beseitigt werden, sie können jedoch — solange es keine technisch und wirtschaftlich besseren Erhebungsformen gibt — dadurch gemildert werden, daß Maut- und/oder Autobahnbenutzungsgebühren beibehalten oder eingeführt werden. Ferner sollte den Mitgliedstaaten das Erheben von Gebühren für die Benutzung von Brücken, Tunnels und Gebirgspässen gestattet sein.
- (13) Im Hinblick auf die besonderen Gegebenheiten auf bestimmten Alpenstrecken kann es für einen Mitgliedstaat zweckmäßig sein, ein Benutzungsgebührensysteem für einen genau festgelegten Abschnitt seines Autobahnnetzes nicht anzuwenden, damit eine infrastrukturbedingte Gebühr angewandt werden kann.
- (14) Die Maut- und Benutzungsgebühren sollten nicht mit Diskriminierungen, übermäßigem Verwaltungsaufwand oder Behinderungen an den Binnengrenzen verbunden sein. Deshalb sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, die gewährleisten, daß die Maut- und Benutzungsgebühren jederzeit und mit verschiedenen Zahlungsmitteln entrichtet werden können.

▼ B

- (15) Die Benutzungsgebühren sollten entsprechend der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege festgelegt werden und unter Berücksichtigung der von den Straßenfahrzeugen verursachten Kosten differenziert werden.
- (16) Auf in Griechenland zugelassene Kraftfahrzeuge sollten aufgrund der sich aus der geopolitischen Lage des Landes ergebenden Probleme zeitweilig ermäßigte Benutzungsgebührensätze angewandt werden.
- (17) Um eine einheitliche Anwendung der Benutzungs- und Mautgebühren sicherzustellen, sollten bestimmte Regeln für deren Anwendung festgelegt werden, beispielsweise die Merkmale der Verkehrswege, für deren Benutzung diese erhoben werden, bestimmte Höchstsätze und andere allgemeine Voraussetzungen, die zu erfüllen sind. Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren sollten sich an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Ausbau des betreffenden Verkehrswegegesetzes orientieren.
- (18) Es sollte vorgesehen werden, daß die Mitgliedstaaten einen Prozentsatz des Betrags der Maut- oder Benutzungsgebühren dem Umweltschutz und dem ausgewogenen Ausbau der Verkehrsnetze zuweisen können, wobei dieser Betrag nach den Bestimmungen dieser Richtlinie berechnet werden muß.
- (19) Die in dieser Richtlinie in nationalen Währungseinheiten der Mitgliedstaaten, die den Euro eingeführt haben, ausgedrückten Beträge wurden am 1. Januar 1999 festgelegt, dem Zeitpunkt, zu dem der Wert des Euro entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 2866/98 des Rates vom 31. Dezember 1998 über die Umrechnungskurse zwischen dem Euro und den Währungen der Mitgliedstaaten, die den Euro einführen⁽¹⁾, bestimmt wurde. Es ist angebracht, daß die Mitgliedstaaten, die den Euro nicht eingeführt haben, die in Landeswährungen umgerechneten Beträge dieser Richtlinie alljährlich überprüfen und sie gegebenenfalls zur Berücksichtigung der Änderungen der Wechselkurse anpassen. Von den jährlichen Anpassungen in den Landeswährungen kann abgesehen werden, wenn die sich aus der Anwendung der neuen Wechselkurse ergebende Änderung unter einem bestimmten Prozentsatz liegt.
- (20) Das Territorialprinzip sollte beachtet werden. Zwei oder mehrere Mitgliedstaaten können bei der Einführung eines gemeinsamen Benutzungsgebührensystems zusammenarbeiten, sofern bestimmte zusätzliche Voraussetzungen eingehalten werden.
- (21) Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beschränkt sich diese Richtlinie gemäß Artikel 5 Absatz 3 des Vertrags auf das für die Erreichung der damit verfolgten Ziele erforderliche Maß.
- (22) Es sollte ein genauer Zeitplan für die Überprüfung der Bestimmungen dieser Richtlinie und deren etwaige Anpassung mit dem Ziel der Entwicklung eines stärker gebietsbezogenen Abgabensystems festgelegt werden —

⁽¹⁾ ABl. L 359 vom 31.12.1998, S. 1.

▼B

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL 1**Allgemeine Bestimmungen***Artikel 1*

Diese Richtlinie gilt für Kraftfahrzeugsteuern und für Maut- und Benutzungsgebühren, die von den in Artikel 2 definierten Fahrzeugen erhoben werden.

Diese Richtlinie betrifft nicht Fahrzeuge, die ausschließlich für den Verkehr in außereuropäischen Gebieten der Mitgliedstaaten eingesetzt werden.

Sie betrifft ferner nicht 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.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

▼M1

- a) „transeuropäisches Straßennetz“ das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁽¹⁾ festgelegte und auf Karten dargestellte Straßennetz. Die Karten beziehen sich auf die entsprechenden Abschnitte im verfügbaren Teil und/oder in Anhang II der genannten Entscheidung;
- aa) „Baukosten“ die mit dem Bau verbundenen Kosten, gegebenenfalls einschließlich der Finanzierungskosten, von
- neuen Infrastrukturen oder neuen Infrastrukturverbesserungen (einschließlich umfangreicher struktureller baulicher Instandsetzung) oder
 - Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen (einschließlich umfangreicher baulicher Instandsetzung), die nicht mehr als 30 Jahre vor dem 10. Juni 2008 fertig gestellt wurden, soweit Mautsysteme am 10. Juni 2008 bereits eingeführt sind, bzw. deren Bau nicht mehr als 30 Jahre vor der Einrichtung neuer Mautsysteme, die nach dem 10. Juni 2008 eingeführt werden, abgeschlossen wurde; die Kosten für Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen, die davor fertig gestellt wurden, können ebenfalls als Baukosten gelten, 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 treten, ein Mautsystem eingerichtet hat, das die Anlastung dieser Kosten vorsieht, oder

⁽¹⁾ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Zuletzt geändert durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG (ABl. L 176 vom 30.4.2004, S. 1).

▼ M1

- ii) ein Mitgliedstaat nachweisen kann, dass es für den Bau der betreffenden Infrastruktur ausschlaggebend war, dass ihre erwartete Lebensdauer über 30 Jahre beträgt.

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.

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;

- ab) „Finanzierungskosten“ Kreditzinsen und/oder Verzinsung des Eigenkapitals der Anteilseigner;
- ac) „umfangreiche strukturelle bauliche Instandsetzung“ bauliche Instandsetzung mit Ausnahme derjenigen Instandsetzung, die für die Verkehrsteilnehmer keinen aktuellen Nutzen mehr hat, wenn beispielsweise die Ausbesserung durch eine weiter gehende Erneuerung der Straßendecke oder andere Bauarbeiten ersetzt wurde;

▼ M3

- 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) „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 Ausbaurkosten, die in einem Mitgliedstaat entstehen;

▼ M3

- 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;

▼ M1

- c) „Benutzungsgebühr“ eine zu leistende Zahlung, die während eines bestimmten Zeitraums zur Benutzung der in Artikel 7 Absatz 1 genannten Verkehrswege durch ein Fahrzeug berechtigt;

▼ M3

- d) „Fahrzeug“ Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt;

▼ M1

- e) Fahrzeug der Klasse „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEV“ ein Fahrzeug, das die jeweiligen Emissionsgrenzwerte in Anhang 0 einhält;
- f) „Fahrzeugtyp“ eine Fahrzeugeinstufung, der ein Fahrzeug 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;

▼ M1

- g) „Konzessionsvertrag“ eine „öffentliche Baukonzession“ oder eine „Dienstleistungskonzession“ im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge ⁽¹⁾;
- h) „konzessionsgebundene Mautgebühr“ eine von einem Konzessionär im Rahmen eines Konzessionsvertrags erhobene Mautgebühr.

▼ B

KAPITEL II
Kraftfahrzeugsteuern

Artikel 3

- (1) Kraftfahrzeugsteuern im Sinne des Artikels 1 sind folgende Steuern:

— *Belgien:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen

▼ M2

— *Bulgarien:*

данък върху превозните средства

▼ A1

— *Tschechische Republik:*

silniční daň

▼ B

— *Dänemark:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

— *Deutschland:*

Kraftfahrzeugsteuer

▼ A1

— *Estland:*

raskeveokimaks

▼ B

— *Griechenland:*

Τέλη κυκλοφορίας

⁽¹⁾ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2083/2005 der Kommission (ABl. L 333 vom 20.12.2005, S. 28).

▼ B— *Spanien:*

- a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
- b) impuesto sobre actividades económicas (nur in bezug auf die für Kraftfahrzeuge erhobenen Abgaben)

— *Frankreich:*

- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers
- b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur

▼ M4— *Kroatien:*

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila

▼ B— *Irland:*

vehicle excise duty

— *Italien:*

- a) tassa automobilistica
- b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica

▼ A1— *Zypern:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων

— *Lettland:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva

— *Litauen:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones

▼ B— *Luxemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs

▼ A1— *Ungarn:*

gépjárműadó

▼ A1

— *Malta*:

licenzja tat-triq/road licence fee

▼ B

— *Niederlande*:

motorrijtuigenbelasting

— *Österreich*:

Kraftfahrzeugsteuer

▼ A1

— *Polen*:

podatek od środków transportowych

▼ B

— *Portugal*:

a) imposto de camionagem

b) imposto de circulação

▼ M2

— *Rumänien*:

Taxa asupra mijloacelor de transport

▼ A1

— *Slowenien*:

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila

— *Slowakei*:

cestná daň

▼ B

— *Finnland*:

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt

— *Schweden*:

fordonsskatt

— *Vereinigtes Königreich*:

a) vehicle excise duty

b) motor vehicles licence

▼ B

(2) Ein Mitgliedstaat, der eine der Steuern gemäß Absatz 1 durch eine andere, gleichartige Steuer ersetzt, unterrichtet die Kommission davon, die die erforderlichen Änderungen vornimmt.

Artikel 4

Die Verfahren zur Erhebung und Einziehung der in Artikel 3 genannten Steuern werden von jedem Mitgliedstaat festgelegt.

Artikel 5

Die Steuern nach Artikel 3 für Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, werden nur von dem Mitgliedstaat der Zulassung erhoben.

Artikel 6

(1) Ungeachtet der Struktur der Steuern nach Artikel 3 setzen die Mitgliedstaaten die entsprechenden Steuersätze so fest, daß sie für alle in Anhang I genannten Fahrzeugklassen oder -unterklassen nicht unter den Mindestsätzen liegen, die in jenem Anhang aufgeführt sind.

Für einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem Inkrafttreten der Richtlinie werden Griechenland, Italien, Portugal und Spanien ermächtigt, niedrigere Sätze als die in Anhang I aufgeführten Mindestsätze anzuwenden, wobei diese niedrigeren Sätze mindestens 65 % der in Anhang I aufgeführten Mindestsätze betragen müssen.

(2) Die Mitgliedstaaten können ermäßigte Sätze oder Befreiungen anwenden auf

a) Fahrzeuge der nationalen Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehrdienste, anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und des Straßenwartungsdienstes;

b) Fahrzeuge, die nur gelegentlich im öffentlichen Straßenverkehr des Mitgliedstaats eingesetzt werden, in dem sie zugelassen sind, und die von natürlichen oder juristischen Personen eingesetzt werden, deren Hauptgewerbe nicht der Güterverkehr ist, sofern die mit den Fahrzeugen durchgeführten Transporte keine Wettbewerbsverzerrungen verursachen und die Kommission ihre Zustimmung dazu gegeben hat.

(3) a) Der Rat kann durch einstimmigen Beschluß auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, wegen besonderer sozial- oder wirtschaftspolitischer Maßnahmen oder aus Gründen der Infrastrukturpolitik dieses Staates zusätzliche Befreiungen oder ermäßigte Sätze beizubehalten. Diese Befreiungen oder ermäßigten Sätze dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die in diesem Mitgliedstaat zugelassen sind und ausschließlich Transporte innerhalb eines genau festgelegten Teils seines Hoheitsgebiets durchführen.

b) Mitgliedstaaten, die eine derartige Befreiung oder Ermäßigung beibehalten wollen, teilen dies der Kommission mit und übermitteln ihr alle erforderlichen Informationen. Die Kommission setzt die übrigen Mitgliedstaaten binnen eines Monats von der vorgeschlagenen Befreiung oder Ermäßigung in Kenntnis.

▼ B

Die Zustimmung des Rates zur Beibehaltung der vorgeschlagenen Befreiung oder Ermäßigung gilt als erteilt, wenn weder die Kommission noch ein Mitgliedstaat in den beiden Monaten, die auf die Unterrichtung der anderen Mitgliedstaaten gemäß Unterabsatz 1 folgen, eine Prüfung der Frage durch den Rat beantragt.

(4) Unbeschadet von Absatz 1 Unterabsatz 2 und der Absätze 2 und 3 dieses Artikels sowie des Artikels 6 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten ⁽¹⁾ dürfen die Mitgliedstaaten bei den Steuern im Sinne des Artikels 3 keine Befreiung oder Ermäßigung gewähren, die zur Folge hätte, daß der zu entrichtende Steuerbetrag unter den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Mindestsätzen liegt.

KAPITEL III**Maut- und Benutzungsgebühren****▼ M3***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 ⁽²⁾ 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.

⁽¹⁾ ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

⁽²⁾ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

▼ M3

(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 Verkehrswegeetzes 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.

▼ **M3**

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:

▼ **M3**

- 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 ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1.

▼ M3*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

▼ **M3**

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 Infrastrukturgebühhensystems 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 ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114.

▼ **M3**

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem Einsatz eines neuen Gebührensystems 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 Gebührenbestandteils 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.

▼ **M3**

(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 ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124.

▼ B*Artikel 8*

(1) Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können bei der Einführung eines gemeinsamen Systems von Benutzungsgebühren für ihre Hoheitsgebiete zusammenarbeiten. Diese Mitgliedstaaten beteiligen die Kommission eng an diesen Arbeiten sowie an dem späteren Betrieb und etwaigen Änderungen des Systems.

(2) Für ein gemeinsames System gelten neben den Bedingungen nach Artikel 7 folgende Bedingungen:

a) Für die gemeinsamen Benutzungsgebühren wird von den teilnehmenden Mitgliedstaaten ein Betrag festgelegt, der nicht über den Höchstsätzen gemäß Artikel 7 Absatz 7 liegt;

▼ M1

b) die Entrichtung der gemeinsamen Benutzungsgebühren berechtigt zur Benutzung des von jedem teilnehmenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 7 Absatz 1 definierten Straßennetzes;

▼ B

c) andere Mitgliedstaaten können sich dem gemeinsamen System anschließen;

d) die teilnehmenden Mitgliedstaaten erarbeiten eine Aufteilungsregelung, um jedem teilnehmenden Mitgliedstaat einen gerechten Anteil an den Einnahmen aus den Benutzungsgebühren zu sichern.

▼ M1*Artikel 8a*

Jeder Mitgliedstaat überwacht das Funktionieren des Maut- und/oder Benutzungsgebührensystems zur Gewährleistung von Transparenz und Nichtdiskriminierung.

▼ M3*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.

▼ B**KAPITEL IV****Schlußbestimmungen***Artikel 9***▼ M1**

(1) Diese Richtlinie verbietet nicht die nicht diskriminierende Anwendung folgender Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten:

a) besondere Steuern oder Gebühren:

— auf die Registrierung von Fahrzeugen oder

▼ M1

— für Fahrzeuge oder Ladungen mit abweichendem Gewicht oder abweichenden Abmessungen;

b) Parkgebühren und besondere Gebühren für städtischen Verkehr.

▼ M3

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

(2) Die Mitgliedstaaten befinden über die Verwendung der auf der Grundlage dieser Richtlinie erwirtschafteten Einnahmen. Um den Aus- bau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, sollten die Einnah- men 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 Gebüh- ren für externe Kosten bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnah- men 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 Umweltverschmut- zung an ihrem Ursprung;
- c) die Abfederung der Auswirkungen der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung;
- d) die Verringerung des CO₂-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 Unterstützungsmaßnah- men eingeführt haben und durchführen, mit denen eine finanzielle Un- terstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes gewährt wird und die einen Gegenwert von mindestens 15 % der Einnahmen aus den Infra- strukturgebühren und aus den Gebühren für externe Kosten in jedem Mitgliedstaat haben.

▼ M1*Artikel 9a*

Die Mitgliedstaaten sehen geeignete Kontrollen vor und legen Sanktio- nen zur Ahndung von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften fest. Sie treffen die zur Anwen- dung dieser Vorschriften erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

▼ M3*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 ⁽¹⁾.

(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.

⁽¹⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

▼ **M3***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.

▼ **B***Artikel 10*

(1) Für die Zwecke dieser Richtlinie sind die Umrechnungskurse des Euro in die Landeswährungen der Mitgliedstaaten, die den Euro nicht eingeführt haben, die am ersten Arbeitstag im Oktober geltenden und im *Amtsblatt* ► **M3** *der Europäischen Union* ◀ veröffentlichten Kurse; sie finden ab 1. Januar des darauffolgenden Kalenderjahrs Anwendung.

(2) Die Mitgliedstaaten, die den Euro nicht eingeführt haben, können die Beträge beibehalten, die zum Zeitpunkt der jährlichen Anpassung gemäß Absatz 1 gelten, wenn die Umrechnung der in Euro ausgedruckten Beträge in Landeswährung zu einer Änderung von weniger als 5 % führen würde.

▼ **M3***Artikel 10a*

(1) Die in Anhang II festgelegten, in Euro ausgedruckten Beträge und die in Anhang IIIb Tabellen 1 und 2 festgelegten, in Cent ausgedruckten 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.

▼ M3*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.

▼ M3

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⁽¹⁾ zu berücksichtigen ist.

▼ B*Artikel 12*

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie vor dem 1. Juli 2000 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

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.

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

Artikel 13

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

Artikel 14

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

⁽¹⁾ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

▼ **M1**

ANHANG 0

EMISSIONSGRENZWERTE**1. Fahrzeug „EURO 0“**

Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxide (NO _x) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Fahrzeuge „EURO I“/„EURO II“

	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxide (NO _x) g/kWh	Masse Partikel (PT) g/kWh
Fahrzeug „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Fahrzeug „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Auf den Grenzwert für die Partikelemissionen wird bei Motoren mit einer Leistung bis zu 85 kW ein Koeffizient von 1,7 angewendet.

3. Fahrzeuge „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“

Die spezifische Masse von Kohlenmonoxid, der gesamten Kohlenwasserstoffe, der Stickstoffoxide und der Partikel, die bei der ESC-Prüfung gemessen wird, und der bei der ELR-Prüfung gemessene Rußwert (Trübung der Abgase) dürfen folgende Werte ⁽¹⁾ nicht überschreiten:

	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxide (NO _x) g/kWh	Masse Partikel (PT) g/kWh	Ruß m ⁻¹
Fahrzeug „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Fahrzeug „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Fahrzeug „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Fahrzeug „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Ein Prüfzyklus besteht aus einer Abfolge von Prüfphasen mit jeweils einer bestimmten Drehzahl und einem bestimmten Drehmoment, die der Motor unter stationären (ESC-Prüfung) bzw. dynamischen Bedingungen (ETC- und ELR-Prüfung) durchlaufen muss.

⁽²⁾ 0,13 für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,7 dm³ je Zylinder und einer Nenndrehzahl von über 3 000 min⁻¹.

4. Zukünftige Emissionsklassen von Fahrzeugen gemäß der Richtlinie 88/77/EWG sowie zukünftige Änderungen können in Betracht gezogen werden.



ANHANG I

KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE

KRAFTFAHRZEUGE

Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr)	
Gleich oder über	Unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ⁽¹⁾ an der (den) An- triebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsach- se(n)
2 Achsen			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 Achsen			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 Achsen			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

FAHRZEUGKOMBINATIONEN (SATTELKRAFTFAHRZEUGE UND LASTZÜGE)

Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr)	
Gleich oder über	Unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ⁽¹⁾ an der (den) An- triebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsach- se(n)
2 + 1 Achsen			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼ **B**

Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuersatz (in EUR/Jahr)	
Gleich oder über	Unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungs- system ⁽¹⁾ an der (den) An- triebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsach- se(n)
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 Achsen			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 Achsen			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 Achsen			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 Achsen			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

▼ B*ANHANG II***HÖCHSTSÄTZE DER BENUTZUNGSGEBÜHREN EINSCHLIESSLICH
DER VERWALTUNGSKOSTEN GEMÄSS ARTIKEL 7 ABSATZ 7
(IN EUR)****Jahresgebühr****▼ M1**

	höchstens 3 Achsen	mindestens 4 Achsen
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV und schadstoffärmer	797	1 329

▼ B**Monatsgebühr und Wochengebühr**

Die Höchstsätze der Monats- und Wochengebühren stehen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Infrastruktur.

Tagesgebühr**▼ M1**

Die Tagesgebühr beträgt bei allen Fahrzeugklassen einheitlich 11 EUR.

▼ M1

ANHANG III

ECKPUNKTE FÜR DIE ANRECHNUNG DER KOSTEN UND DIE
BERECHNUNG DER MAUTGEBÜHREN▼ M3

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.

▼ M1

Bei der Anwendung dieser Eckpunkte müssen die sonstigen bestehenden ► M3 unionsrechtlichen Verpflichtungen ◀ vollständig erfüllt werden, insbesondere die Verpflichtung, Konzessionsverträge im Einklang mit der Richtlinie 2004/18/EG und anderen ► M3 Rechtsakten der Union ◀ im Bereich des öffentlichen Beschaffungswesens abzuschließen.

Wenn ein Mitgliedstaat mit einem oder mehreren Dritten Verhandlungen zum Abschluss eines Konzessionsvertrags für den Bau oder den Betrieb eines Teils seiner Infrastruktur aufnimmt oder zu diesem Zweck eine ähnliche Vereinbarung eingeht, die sich auf einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder eine von der Regierung eines Mitgliedstaats geschlossene Vereinbarung stützt, so wird die Einhaltung dieser Grundsätze auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Verhandlungen beurteilt.

1. Ausweisung des Netzes und der erfassten Fahrzeuge

- Wenn kein einheitliches Mautsystem auf das gesamte TEN-Straßennetz angewandt wird, so muss der Mitgliedstaat eindeutig ausweisen, für welchen Teil bzw. welche Teile des Netzes ein Mautsystem gilt und welches System der Fahrzeugklassifizierung er zum Zwecke der Mautdifferenzierung anwendet. Ferner weisen die Mitgliedstaaten aus, ob ihr Mautsystem auch Fahrzeuge erfasst, deren Gesamtgewicht unter dem Schwellenwert von 12 Tonnen liegt.
- Wenn ein Mitgliedstaat für unterschiedliche Teile seines Netzes unterschiedliche Systeme der Kostenanlastung anwendet (was nach ► M3 Artikel 7b Absatz 2 ◀ zulässig ist), so ist für jeden eindeutig ausgewiesenen Teil des Netzes eine eigenständige Kostenberechnung durchzuführen. Ein Mitgliedstaat kann sein Netz in mehrere eindeutig ausgewiesene Teile aufspalten, um separate Konzessionsvereinbarungen oder ähnliche Vereinbarungen für die einzelnen Teile zu treffen.

2. Infrastrukturkosten

2.1. Kosten der Investitionen in Infrastrukturen

- Die Kosten der Investitionen in Infrastrukturen müssen die Baukosten (einschließlich der Finanzierungskosten) und die Kosten für die Entwicklung der Infrastruktur sowie gegebenenfalls einen Zinsertrag für das investierte Kapital oder eine Gewinnmarge umfassen. Sie müssen außerdem die Kosten für den Landerwerb, die Planung, die Auslegung, die Überwachung der Bauaufträge und das Projektmanagement, die Kosten für archäologische und sonstige Bodenuntersuchungen sowie sonstige einschlägige Nebenkosten einschließen.
- Die Anlastung der Baukosten muss entweder auf die erwartete Lebensdauer der Infrastruktur oder eine andere Amortisationszeit (nicht unter 20 Jahren) gestützt sein, deren Dauer aufgrund der Finanzierung durch einen Konzessionsvertrag oder eine andere Finanzierung angemessen erscheint. Die Dauer der Amortisationszeit kann einen Schlüsselfaktor bei den Verhandlungen über den Abschluss von Konzessionsverträgen darstellen, insbesondere wenn der betreffende Mitgliedstaat wünscht, im Vertrag eine Obergrenze für den anwendbaren gewogenen Durchschnitt der Mautgebühren festzulegen.

▼ **M1**

- Unbeschadet der Berechnung der Investitionskosten kann die Kostenanlastung
 - gleichmäßig über die Amortisationszeit verteilt, auf die früheren, die mittleren oder die späteren Jahre konzentriert werden, sofern diese Konzentration in transparenter Weise erfolgt;
 - die Indexierung der Mautgebühren über die Amortisationszeit vorsehen.
- Alle in der Vergangenheit entstandenen Kosten müssen auf den gezahlten Beträgen beruhen. Künftig noch anfallende Kosten werden auf der Grundlage von angemessenen Kostenschätzungen in Anschlag gebracht.
- Bei öffentlichen Investitionen kann davon ausgegangen werden, dass die Finanzierung über Kredite erfolgt. Auf die in der Vergangenheit angefallenen Kosten sind die Zinssätze anzuwenden, die in dem betreffenden Zeitraum für öffentliche Anleihen galten.
- Die Verteilung der Kosten auf schwere Nutzfahrzeuge muss auf objektive und transparente Weise unter Berücksichtigung des Anteils des Schwerlastverkehrs 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⁽¹⁾.
- Erwartete Kapitalerträge oder Gewinnmargen müssen eine im Lichte der Marktbedingungen angemessene Höhe aufweisen und können abgestuft werden, um vertraglich beteiligten Dritten mit Blick auf die Anforderungen an die Qualität der Dienstleistungen Leistungsanreize zu bieten. Die Kapitalerträge können unter Verwendung wirtschaftlicher Indikatoren wie der internen Verzinsung (Internal Rate of Return on Investment, IRR) oder dem gewichteten Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital, WACC) bewertet werden.

2.2. *Kosten für die jährliche Instandhaltung und die Instandsetzung der Infrastruktur*

- Diese Kosten müssen sowohl die jährlichen Kosten für die Instandhaltung des Netzes als auch die regelmäßigen Kosten für Instandsetzung, Verstärkung und Erneuerung der Fahrbahndecken im Hinblick darauf umfassen, dass das Niveau der operativen Funktionalität des Netzes über die Zeit hinweg erhalten wird.
- Die Kosten müssen auf der Grundlage der tatsächlichen und der prognostizierten Anteile der Fahrzeugkilometer auf den Schwerlastverkehr und andere Fahrzeugtypen aufgeteilt werden; die Aufteilung kann durch objektiv gerechtfertigte Äquivalenzfaktoren, wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden.

3. **Betriebs-, Bewirtschaftungs- und Mauteinzugskosten**

Hierunter fallen sämtliche Kosten des Infrastrukturbetreibers, die nicht in Abschnitt 2 erfasst sind und die Einrichtung, den Betrieb und die Bewirtschaftung der Infrastruktur und des Mautsystems betreffen. Zu diesen Kosten gehören insbesondere:

- die Kosten des Baus, der Einrichtung und der Instandhaltung von Mautstellen und anderen Zahlungssystemen;
- die laufenden Kosten für Betrieb und Verwaltung der Mauteinzugssysteme sowie für die Kontrolle der Mautentrichtung;

⁽¹⁾ 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.

▼ M1

- die mit Konzessionsverträgen verbundenen Verwaltungsgebühren und Abgaben;
- die mit dem Betrieb der Infrastruktur verbundenen Bewirtschaftungs-, Verwaltungs- und Dienstleistungskosten.

Diese Kosten können einen Kapitalertrag oder eine Gewinnmarge beinhalten, der bzw. die dem übernommenen Risiko entspricht.

Die Kosten müssen auf faire und transparente Weise auf alle mautpflichtigen Fahrzeugklassen aufgeteilt werden.

4. Anteil des Güterverkehrs, Äquivalenzfaktoren und Korrekturmechanismen

- Die Berechnung der Mautgebühren muss auf dem tatsächlichen oder prognostizierten Anteil des Schwerlastverkehrs 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 Nutzfahrzeugen genutzten Infrastruktur gebührend Rechnung zu tragen.
- Die folgende Tabelle enthält als Anhaltspunkt eine Auswahl von Äquivalenzfaktoren. Wendet ein Mitgliedstaat Äquivalenzfaktoren mit anderen als den in der Tabelle angegebenen Werten an, so müssen sie auf sachlich zu rechtfertigenden Kriterien beruhen und öffentlich bekannt gegeben werden.

Fahrzeugklasse ⁽¹⁾	Äquivalenzfaktoren		
	Bauliche Instandsetzung ⁽²⁾	Investitionen	Jährliche Instandhaltung
Zwischen 3,5 t und 7,5 t, Klasse 0	1	1	1
> 7,5 t Klasse I	1,96	1	1
> 7,5 t Klasse II	3,47	1	1
> 7,5 t Klasse III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Siehe Anhang IV zur Einteilung der Fahrzeugklassen.

⁽²⁾ Die Fahrzeugklassen entsprechen einer Achslast von 5,5; 6,5; 7,5 bzw. 8,5 Tonnen.

- Mautsysteme, die auf der Vorhersage des Verkehrsaufkommens beruhen, müssen einen Korrekturmechanismus enthalten, durch den die Höhe der Maut regelmäßig angepasst wird, damit eine Berichtigung erfolgt, wenn die Kostendeckung aufgrund von Vorhersagefehlern nicht erreicht bzw. überschritten wird.

▼ **M3***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 sonstige Informationen, die notwendig sind, um die Berechnung der einzelnen externen Kostenbestandteile nachvollziehen zu können, sind zu veröffentlichen.

▼ M3

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 Emissionshöchstmenge für bestimmte Luftschadstoffe verwendet werden ⁽¹⁾ (wobei das gemeinsame Handbuch von EMEP/CORINAIR anzuwenden ist ⁽²⁾). 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.

⁽¹⁾ ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22.

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

▼ **M3**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:

$$\text{NCV}_j(\text{täglich}) = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j(\text{Tag}) = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j(\text{Nacht}) = b \times \text{NCV}_j$$

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⁽¹⁾ 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.

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.

⁽¹⁾ ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.

▼ M3

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.

▼ **M3***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 Amphitheaterereffekt von Tälern gerechtfertigt ist.

▼ **M1***ANHANG IV***EINTEILUNG DER FAHRZEUGKLASSEN (ZUR ORIENTIERUNG)**

Die Fahrzeugklassen werden in der nachstehenden Tabelle festgelegt.

Die Fahrzeuge werden entsprechend den durch sie verursachten Schäden am Straßenoberbau in aufsteigender Folge in die Unterklassen 0, I, II und III eingestuft (Klasse III ist damit diejenige, die die meisten Schäden an der Straßeninfrastruktur verursacht). Die Schäden steigen mit der Erhöhung der Achslast exponentiell an.

Alle Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, deren zulässiges Gesamtgewicht weniger als 7,5 Tonnen beträgt, fallen unter die Klasse 0.

Kraftfahrzeuge

Antriebsachsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ⁽¹⁾		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 Achsen</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<i>3 Achsen</i>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<i>4 Achsen</i>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

⁽¹⁾ Als gleichwertig anerkannte Federung gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 47).

▼ **M1****Fahrzeugkombinationen (Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge)**

Antriebsachsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung		Andere Federungssysteme an den Antriebsachsen		Schadensklasse
Achsanzahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achsanzahl 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	III
33	36	33	36	
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>				
				I
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	