

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 8.7.2008
KOM(2008) 436 endgültig

2008/0147 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORSCHLAG

1.1. Gründe und Zielsetzung

Das Europäische Parlament und der Rat haben die Kommission 2006 aufgefordert, ein allgemein gültiges, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung der externen Kosten des Verkehrs, wie z. B. Umweltverschmutzung und Staus, auszuarbeiten, das als Grundlage für die Berechnung von Infrastrukturbenutzungsgebühren dienen kann. Die Kommission wurde aufgefordert, eine Strategie für die schrittweise Umsetzung des Modells für alle Verkehrsträger vorzuschlagen, die gegebenenfalls mit der Vorlage eines Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge einhergehen könnte¹.

In jüngerer Zeit hat das Parlament die Kommission in seiner Entschliebung vom 11. März 2008 über eine nachhaltige europäische Verkehrspolitik dringend ersucht, ein solches Modell, eine Strategie für dessen Umsetzung in allen Verkehrsarten sowie Legislativvorschläge vorzulegen und dabei mit einer Überarbeitung der Richtlinie zu beginnen.

Zusammen mit diesem Vorschlag wird dem Parlament und dem Rat eine Mitteilung vorgelegt, die ein Modell und eine Strategie umfasst (s. KOM[2008] 435). Ziel ist die korrekte Preisbildung im Verkehr, so dass die Kosten für die Nutzung von Fahrzeugen, Zügen, Flugzeugen oder Schiffen unter den Gesichtspunkten Umweltverschmutzung, Infrastrukturbelastung und Klimawandel besser widerspiegelt werden.

Dazu ist ein schrittweiser Ansatz für alle Verkehrsträger, insbesondere jedoch für den Straßenverkehr, notwendig, da dieser innerhalb des Verkehrssystems sowie aufgrund seines Anteils am Verkehrsaufkommen und den Schadstoffemissionen eine sehr wichtige Rolle spielt. Das bedeutet, dass im Straßenverkehr in größerem Umfang Mautgebühren erhoben werden müssen, die nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke, dem Ort und der Zeit der Infrastrukturnutzung sowie der durch die Fahrzeuge verursachten externen Kosten variieren.

Der beiliegende Vorschlag leistet einen Beitrag zu dieser umfassenderen Strategie. Dadurch sollen die Mitgliedstaaten im Interesse einer Steigerung von Effizienz und Umweltfreundlichkeit des Güterkraftverkehrs zu einer differenzierten Umlage der Kosten ermutigt werden. Die Richtlinie 1999/62/EG soll durch den Vorschlag geändert werden, um einen Rahmen zu schaffen, der es den Mitgliedstaaten ermöglicht, Mautgebührensätze auf der Grundlage der Kostenfaktoren Umweltverschmutzung und Verkehrsstaus in einer mit dem Binnenmarkt zu vereinbarenden Weise zu berechnen und differenziert anzuwenden.

¹ Artikel 11 der geänderten Richtlinie 1999/62/EG.

Derartige Gebühren schaffen für die Transportunternehmen Anreize, umweltfreundlichere Fahrzeuge einzusetzen, weniger überlastete Strecken zu nutzen, die Beladung ihrer Fahrzeuge zu optimieren und letztlich die Infrastruktur effizienter zu nutzen.

1.2. Allgemeiner Hintergrund

Der Verkehr spielt eine wesentliche Rolle für Wirtschaft und Gesellschaft. Aber er ist in hohem Maße vom Öl abhängig und verursacht der Gesellschaft Kosten in Form von Gesundheitsausgaben und Produktionsausfällen infolge von Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Unfällen, Zeitverlusten und nutzlosem Kraftstoffverbrauch in Verkehrsstaus sowie allgemeineren Umweltschäden, wie beispielsweise Klimawandel.

Diese externen Kosten werden derzeit von der Allgemeinheit getragen, und zwar entweder über Steuern und Abgaben zur Deckung der Kosten von Polizei, Straßennetz und Gesundheitsfürsorge oder in Form der Auswirkungen von Lärm, Schadstoffemissionen und Unfällen auf die Gesundheit und Lebensqualität des Einzelnen.

Ungefähr 90 % dieser negativen Auswirkungen werden in der Regel dem Straßenverkehr zugeschrieben, ca. ein Viertel dem Güterkraftverkehr. Angesichts der stetigen Zunahme insbesondere des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, dessen Volumen sich den Prognosen zufolge zwischen 2000 und 2020 verdoppeln könnte, dürften diese sozialen Kosten höchstwahrscheinlich ansteigen.

Wie anlässlich der Überprüfung der europäischen Verkehrspolitik im Jahr 2006 festgestellt wurde, bedarf es einer breiten Palette an politischen Instrumenten auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten, um die europäischen Logistikketten zu optimieren, den gesamten Verkehr umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten und letztlich einen nachhaltigeren Verkehr zu gewährleisten. Der richtige „Policy-mix“ setzt nicht nur auf der Angebotsseite an, sondern wirkt auch auf die Preisbildung ein, die in einer Marktwirtschaft ein wirksames Mittel zur besseren Steuerung der Verkehrsnachfrage und zum Verwirklichen einer effizienten Infrastrukturnutzung ist.

Die derzeit in den verschiedenen Mitgliedstaaten praktizierte Belegung des Güterkraftverkehrs mit Abgaben reflektiert eine große Vielfalt unterschiedlicher Konzepte. Einige Staaten kombinieren verschiedene fiskalische Instrumente (Kraftstoff- und Fahrzeugsteuer). In anderen ist die Kombination von Abgaben vielfältiger und umfasst auch Straßenbenutzungsgebühren, um den Transportunternehmern, die Autobahnen benutzen, Infrastrukturkosten anzulasten. Die Benutzungsgebühren werden erhoben in Form von zeitabhängigen Gebühren (z. B. Eurovignette²), die oftmals als Übergangssystem eingeführt werden, oder entfernungsabhängigen Gebühren (Maut) für einzelne Streckenabschnitte oder das gesamte Autobahnnetz.

² Eine Vignette oder ein Aufkleber auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten, die zur Nutzung des Straßennetzes auf dem Hoheitsgebiet der beteiligten Mitgliedstaaten berechtigt – daher der Begriff „Eurovignette“.

Von den Abgaben, die die Mitgliedstaaten derzeit erheben, geht in den meisten Fällen nicht das richtige Preissignal aus. Allen Nutzern des Straßennetzes wird unabhängig von der von ihnen verursachten Infrastrukturbelastung oder Umweltverschmutzung ohne Differenzierung die gleiche Behandlung zuteil. Es werden ihnen keine wirksamen Anreize zur Nutzung umweltfreundlicherer Fahrzeuge und zur Änderung ihrer Streckenwahl und ihres Mobilitätsverhaltens geboten. So wird für einen Lkw, der auf der Autobahn durch ein ländliches Gebiet fährt, eventuell eine Maut erhoben, während bei der Durchquerung eines Ballungsraums in der Regel kein Entgelt fällig wird, obwohl die dabei in Form von Umweltverschmutzung und Staubildung verursachten Kosten im allgemeinen bis zu fünfmal höher liegen können.

Mit Ausnahme des Klimawandels werden die meisten externen Kosten von der Bevölkerung und den regionalen oder nationalen Behörden des Gebiets getragen, in dem die Verkehrsbewegung erfolgt, und nicht dort, wo das Fahrzeug zugelassen ist oder betankt wird. Diese Kosten variieren je nach der zurückgelegten Strecke, der Umweltleistung des Fahrzeugs (z. B. Euro-Emissionsnormen), des jeweiligen Zeitpunkts (innerhalb oder außerhalb der Hauptverkehrszeiten) und des Ortes (Ballungsraum oder dünn besiedelter Raum). Dies gilt insbesondere für die durch Luftverschmutzung, Lärm und Stau verursachten Kosten.

Das beste Instrument, um diese Kosten den Verursachern gerecht und wirksam anzulasten, sind Mautgebühren, weil diese nach Maßgabe der Hauptkostenfaktoren – Verschmutzung und Stau – differenziert werden können. Anders als die Mineralölsteuer kann die Maut nach Maßgabe der Emissionsnorm der Fahrzeuge unterschiedlich hoch angesetzt werden, und im Gegensatz zur Kraftfahrzeugsteuer oder zu zeitabhängigen Gebühren (Vignetten) können Mautgebühren je nach Nutzungsintensität, -ort und -zeit variieren. Deshalb kann die Höhe von Mautgebühren so festgesetzt werden, dass sie dem tatsächlichen Fahrzeuggebrauch und damit den von den Nutzern tatsächlich verursachten externen Kosten besser entspricht.

Die von der Kommission durchgeführte Folgenabschätzung legt den Schluss nahe, dass Mautgebühren, die auf der Grundlage der Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie der den anderen Verkehrsteilnehmern durch Verkehrsstauungen verursachten Kosten berechnet werden, selbst bei einem geringen Differenzierungsgrad einen erheblichen Nutzen in Form von Zeitgewinnen, Verringerung der Umweltverschmutzung, Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sowie Optimierung der Infrastrukturnutzung und des Gesamtverkehrssystems generieren könnten. Durch eine Verringerung der in Verkehrsstaus verschwendeten Kraftstoffmenge würden auch die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs reduziert.

Derartige Mautgebührensysteme wären also auch ein willkommener Beitrag zur Strategie für die Bekämpfung des Klimawandels. Es ist zu betonen, dass eine Mautgebühr, die in einem Mitgliedstaat auf der Grundlage der Kosten von Verkehrsstaus und Umweltbelastung festgesetzt wird, im unmittelbaren Verhältnis zur Infrastrukturnutzung steht. Ihr zentrales Ziel ist die Optimierung des Verkehrssystems und die Verwirklichung einer nachhaltigeren Mobilität. Die Maut ist eine Zahlung für Kosten, die dem betreffenden Mitgliedstaat, dem Infrastrukturanbieter und der lokalen Bevölkerung entstehen. Als Gegenleistung

verleiht diese Zahlung das Recht zur Nutzung der Infrastruktur und zur Inanspruchnahme begrenzter Kapazitäten und Ressourcen. Nach dem Vorschlag sollen die Mauteinnahmen zur Entwicklung von Verkehrsalternativen (umweltfreundlichere Fahrzeuge, neue Infrastruktur) verwendet werden. Da eine Maut von allen Nutzern unabhängig davon fällig wird, in welchem Mitgliedstaat ihr Fahrzeug (unter Entrichtung von Kraftfahrzeugsteuern) zugelassen ist oder (unter Entrichtung von Mineralölsteuern) betankt wird, besteht nicht die Gefahr, dass sie zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Transportunternehmen aus unterschiedlichen Mitgliedstaaten führt.

Auf globaler Ebene schlagen sich die Auswirkungen von Kraftfahrzeugen im Klimawandel nieder. Die damit verbundenen Kosten hängen nicht vom Ort und der Zeit der Fahrzeugnutzung ab, sondern vom Kraftstoffverbrauch. Deshalb werden Mineralölsteuern unabhängig von etwaigen anderen Maßnahmen zur Verwirklichung des auf Ebene der Europäischen Union vereinbarten Ziels für die Verringerung der CO₂-Emissionen in der Regel als einfaches und wirksames Instrument zur Internalisierung dieser Kosten betrachtet. Die Kommission hat diesbezüglich bereits die Anwendung von Artikel 93 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft vorgeschlagen³, damit die Besteuerung von Kraftstoffen, u. a. durch Anhebung des Mindeststeuersatzes für gewerblich genutzten Dieselkraftstoff, besser koordiniert werden kann. Daneben wird die Kommission die allgemeine Richtlinie zur Energiebesteuerung überarbeiten, um zu gewährleisten, dass sie den klima- und energiepolitischen Zielen der EU besser entspricht. Falls die bis Ende 2013 erzielten Ergebnisse nicht befriedigend sind, wird die Kommission allerdings prüfen, ob die Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge dahingehend überarbeitet werden sollte, dass sie die Mitgliedstaaten nicht an der Einbeziehung eines CO₂-Gebührenbestandteils in Mautgebühren hindert.

Verkehrsunfälle schließlich stellen einen großen Teil der sozialen Kosten dar. 2003 hat die Kommission vorgeschlagen, die Einbeziehung von Unfallkosten in die Berechnung von Mautgebühren zu ermöglichen. Die entsprechende Bestimmung wurde jedoch vom Parlament und vom Rat schließlich abgelehnt⁴. Unfallrisiken hängen nicht nur von der zurückgelegten Strecke ab, sondern auch von komplexen Faktoren wie überhöhter Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinfluss oder Nichtanlegen des Sicherheitsgurts, weshalb Instrumente wie Versicherungsprämien wirksamer sein könnten. Diese Frage wird im Rahmen der Überprüfung des Gemeinschaftlichen Aktionsprogramms im Bereich der Straßenverkehrssicherheit eingehender behandelt, die die Kommission bis 2010 durchzuführen beabsichtigt.

1.3. Geltende Richtlinien

In der Richtlinie 1999/62/EG wird das Nutzerprinzip („Nutzer zahlt“) anerkannt, wonach die Mitgliedstaaten die Kosten für Bau, Instandhaltung und Betrieb von Infrastrukturen entfernungsabhängig auf die Entgelte (Mautgebühren) umlegen

³ Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG hinsichtlich der Anpassung der Sonderregelungen für die Besteuerung gewerblich genutzten Gasöls und der Koordinierung der Besteuerung von unverbleitem Benzin und Gasöl, KOM(2007) 52 endg.

⁴ Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, KOM(2003) 448 endg.

können. Daneben erlaubt die Richtlinie zeitabhängige Gebühren bis zu einem bestimmten Höchstsatz.

Die Mautgebührensätze können unter der Bedingung der Ertragsneutralität nach Maßgabe der Fahrzeugemissionsnormen und der Verkehrslage (Stauneigung) alle zwei Jahre angepasst werden. Diese Möglichkeit wurde allerdings außer in Deutschland und der Tschechischen Republik kaum wahrgenommen. Das liegt u. a. daran, dass es für die Infrastrukturbetreiber sehr kompliziert ist, ihre Entgeltstruktur so an die Nachfrageelastizität anzupassen, dass ihre Erträge konstant bleiben.

Im Jahr 2006 wurde die Richtlinie durch die Richtlinie 2006/38/EG mit dem Ziel geändert, Regeln für die Berechnung anlastbarer Infrastrukturkosten aufzustellen. Dadurch wurde in Bergregionen ein Mautaufschlag um bis zu 25 % zur Mitfinanzierung alternativer Infrastrukturen möglich, die vom Parlament und dem Rat als vorrangige Vorhaben der transeuropäischen Netze eingestuft wurden. Dieser Aufschlag wird derzeit auf der österreichischen Brennerautobahn zur Mitfinanzierung des Brenner-Basistunnels für die Eisenbahn erhoben, der Teil der Prioritätsachse Berlin-Palermo ist. Durch die Änderung wurde auch eine Bestimmung in Bezug auf spezifische Gebühren aufgenommen, mit denen der Umweltverschmutzung und Staus entgegengewirkt werden soll; allerdings wurden Rechtsunsicherheiten bezüglich Ort und Zeit ihrer Erhebung nicht ausgeräumt. Deshalb zögern die Mitgliedstaaten, diese Gebühren einzuführen.

Die obigen Bestimmungen sind ein Schritt in die richtige Richtung, d. h. zur Verbesserung des Preissignals. Aber sie erlauben den Mitgliedstaaten noch immer keine optimale Kostenanlastung. Durch die Richtlinie werden nämlich die Mauterträge auf das zur Deckung der Infrastrukturkosten absolut notwendige Mindestmaß begrenzt, und zwar auch in Gebieten, in denen die durch verkehrsbedingte Verschmutzung und Staus verursachten Kosten die wieder eintreibbaren Baukosten übersteigen. Die Richtlinie schafft keine wirksamen Anreize, die Entgelte so zu differenzieren, dass sie auf die wichtigsten Kostenfaktoren, nämlich Zeitraum, Ort und Fahrzeugart, abgestimmt werden können. Außerdem bezieht sie sich nur auf die Nutzung der transeuropäischen Netze, was zu Widersprüchlichkeiten zwischen den Entgeltstrukturen für die Hauptkorridore und andere vom grenzüberschreitenden Verkehr genutzte Fernstraßen führen kann.

1.4. Effizientere und umweltgerechtere Entgelterhebung

Die bestehenden Straßenbenutzungsgebühren haben sich nicht als hinreichend wirksam erwiesen, um eine Internalisierung der externen Kosten des Güterkraftverkehrs zu bewirken. Die Mautsätze können effizienter gestaltet werden, aber die geltende Richtlinie verhindert das.

Die Kommission spricht sich seit langem für differenzierte Infrastrukturentgelte aus, in denen die externen Kosten sich widerspiegeln. Sie hat bereits 1996 vorgeschlagen⁵, es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, einen Gebührenbestandteil zur Deckung externer Kosten in die von schweren Nutzfahrzeugen erhobenen

⁵ Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, KOM(96) 331 endg.

Entgelte zu integrieren. Damals betrachteten die Mitgliedstaaten einen solchen Schritt wegen Unsicherheiten in Bezug auf die Berechnung externer Kosten sowie Zweifeln an der Reife der dazu notwendigen Mauterhebungstechnologien als verfrüht.

Diese Gründe bestehen nicht mehr.

Methoden zur Bezifferung der durch Fahrzeuge in Form von Umweltverschmutzung, Lärm und Stau verursachten externen Kosten sind nun verfügbar. Die meisten dieser Methoden werden in nahezu allen Mitgliedstaaten bereits in unterschiedlichem Umfang im Zuge von Kosten/Nutzen-Analysen von Infrastrukturvorhaben genutzt. Daneben bietet das von der Kommission infolge der Initiative des Europäischen Parlaments erstellte Modell (siehe KOM[2008] ...) verlässliche Methoden und eine Reihe von Werten je Einheit, die als Grundlage für die Berechnung von Straßenbenutzungsgebühren dienen können.

Was die Mauterhebungstechnologien angeht, so sind in verschiedenen Mitgliedstaaten bereits elektronische Systeme in Betrieb, die automatischen Zahlungsverkehr mit einer automatischen Fahrzeugortung verbinden und die sich als zuverlässig und kosteneffizient erwiesen haben. Eine Reihe anderer Mitgliedstaaten hat die Absicht bekundet, bis 2011 solche Systeme auf ihrem Hauptstraßennetz zu installieren. Die vollständige technische und vertragliche Interoperabilität für die Nutzer ist bereits durch die Richtlinie 2004/52/EG vorgesehen. Diese Systeme haben noch andere Vorteile; im Gegensatz zu Mautstationen, an denen Lkw häufig anhalten müssen, verursachen sie keine Warteschlangen und andere Beeinträchtigungen.

Um den Weg für eine umweltfreundlichere und effizientere Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren freizumachen, sieht die Kommission ein abgestuftes Konzept vor. Der nun vorgeschlagene Schritt besteht darin, den Mitgliedstaaten die Berechnung der Maut auf der Grundlage der Kosten lokaler Umweltbelastungen und – auf den während der Hauptverkehrszeiten überlasteten Straßen – von Verkehrsstauungen zu ermöglichen. Außerdem werden Anreize zur entsprechenden Differenzierung der Mautgebührensätze und zur Installation von Gebühreneinzugssystemen ohne Mautstationen geschaffen.

Der vorgeschlagene Rechtsrahmen überlässt den Mitgliedstaaten die Entscheidung darüber, ob Gebühren für externe Kosten erhoben werden oder nicht. In Bezug auf die Kosten und den Nutzen der notwendigen Mautsysteme auf den weniger stark genutzten Netzen einiger Mitgliedstaaten bestehen noch Ungewissheiten. Unter diesen Umständen ist ein schrittweises Konzept, das Pilotprojekte ermöglicht und einen stufenweisen Aufbau sowie den Austausch von Erfahrungen begünstigt, einem auf festen Benutzungsgebühren beruhenden verbindlichen Konzept vorzuziehen. Die Kommission wird diese Strategie in jedem Fall 2013 überprüfen, um zu ermitteln, ob ein verbindlicheres Konzept für die Internalisierung externer Kosten angesichts des wahrscheinlichen künftigen Rückgangs der Kosten für Mauteintreibungstechnologien denkbar ist. In Abhängigkeit von den Fortschritten bei der Festlegung eines gemeinsamen Mineralölsteuerelements für den Klimaschutz in der Richtlinie zur Energiebesteuerung wird bei der Überprüfung auch untersucht werden, ob die Einbeziehung der Kosten von CO₂-Emissionen in Mautgebühren erlaubt sein sollte.

Um eine einheitliche Anwendung von Gebühren zur Anlastung externer Kosten im Binnenmarkt zu gewährleisten, werden im beiliegenden Vorschlag bestimmte Regeln nach dem Vorbild der geltenden Richtlinie über die Erhebung von Gebühren zur Anlastung der Infrastrukturkosten festgelegt. Durch diese Regeln wird jegliche Diskriminierung zwischen inländischen und ausländischen Transportunternehmen verhindert. Sie gewährleisten, dass die Gebühren weder zu unverhältnismäßigen Hindernissen für die Freizügigkeit noch zu Kontrollen oder Überprüfungen an den Binnengrenzen führen. Sie schaffen insbesondere gemeinsame Grundsätze und Mechanismen für die Gebührenerhebung, um zu verhindern, dass Infrastrukturmonopole überhöhte Gebühren verlangen. Sie schreiben die Verwendung einer gemeinsamen und transparenten Methode zur Berechnung der anlastbaren Kosten vor. Daneben fördern sie die Verwendung elektronischer Mautsysteme, die den freien Verkehrsfluss nicht beeinträchtigen. Und schließlich gewährleisten sie, dass ein Beleg über die Gebührenhöhe ausgestellt wird, der es dem Transportunternehmer erleichtert, diese Kosten auf den Versender abzuwälzen.

Ein nachhaltiger Verkehr erfordert die Nutzung besserer Instrumente zur Kostenanlastung, aber auch erhebliche Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie Infrastruktur. Finanzmittel werden insbesondere benötigt, um Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr an der Quelle zu reduzieren, den CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen zu verringern und deren Energieeffizienz zu verbessern und den Nutzern ein breiteres Spektrum an realistischen Alternativen zu bieten. Wenn diesen Notwendigkeiten angemessen Rechnung getragen wird, steigt die Effizienz der Kostenanlastung. In der bestehenden Richtlinie wird empfohlen, die Einnahmen aus Infrastrukturgebühren zum Nutzen des Verkehrssektors und zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems einzusetzen. In Bezug auf Mautaufschläge in Bergregionen hat der Gesetzgeber verfügt, dass diese von Nutzern aus allen EU-Staaten gezahlten Aufschläge unter der Voraussetzung erhoben werden können, dass die Einnahmen eindeutig für bestimmte Projekte des transeuropäischen Netzes, also für Vorhaben im allgemeinen gemeinschaftlichen Interesse, zweckgebunden werden. Dem gleichen Grundsatz folgend schlägt die Kommission vor, dass sämtliche zusätzlichen Einnahmen aus der verschmutzungs- und überlastungsspezifischen Entgeltkomponente zur Steigerung der Nachhaltigkeit des Verkehrs und mithin im gemeinschaftlichen Interesse und zum langfristigen Vorteil für die Allgemeinheit der Verkehrsnutzer eingesetzt werden.

Abschließend ist zu betonen, dass der Versuch, eine effizientere und umweltfreundlichere Kostenanlastung im Straßenverkehr zu ermöglichen, im Interesse sowohl einer nachhaltigen Mobilität als auch des Binnenmarktes unter gar keinen Umständen scheitern darf. Angesichts der zunehmenden Umweltauswirkungen des Verkehrs drängt die Zeit, und eine effiziente Kostenanlastung ist ein guter Weg, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu den geringstmöglichen Kosten für die Wirtschaft zu verringern. Andernfalls könnten lokale Behörden in Gebieten mit einer starken Infrastruktur- und Umweltbelastung durch den internationalen Verkehr sich gezwungen sehen, andere, nicht koordinierte Maßnahmen, wie z. B. sektorspezifische Verkehrsverbote, zu treffen. Dies würde die Versorgungskette unterbrechen und unverhältnismäßige Hindernisse für die Freizügigkeit schaffen.

1.5. Kohärenz mit der Politik und den Zielen der Union in anderen Bereichen

Die vorgeschlagene Richtlinie ist Teil des Arbeitsprogramms der Kommission (TREN/2008/073) und des Pakets zur Ökologisierung des Verkehrs. Der Vorschlag trägt insgesamt betrachtet sowohl zur Lissabon-Agenda als auch zu Strategie für nachhaltige Entwicklung bei, da er Maßnahmen zur besseren Bewältigung von Verkehrsüberlastungen und – durch die Förderung der Entwicklung saubererer Verkehrstechnologien – zur Reduzierung der Schadstoffemissionen des Verkehrs ermöglicht.

2. KONSULTATION DER BETEILIGTEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

Die Konsultation der Öffentlichkeit und die Folgenabschätzung erstreckten sich sowohl auf die breitere Strategie für alle Verkehrsträger als auch auf den beiliegenden Vorschlag.

Zwischen dem 29. Oktober und dem 31. Dezember 2007 wurde eine Konsultation per Internet durchgeführt, auf die am 31. Januar 2008 eine Anhörung der Beteiligten erfolgte.

Die Teilnehmer an der Konsultation unterstützten den Grundsatz der Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs, betrachteten Luftverschmutzung und Staus als die beiden größten Nachteile des Straßenverkehrs und äußerten die Ansicht, dass differenzierte Benutzungsgebühren das beste wirtschaftliche Instrumente seien, um diesen entgegenzuwirken. Im Hinblick auf den Klimawandel wurde die Energiebesteuerung oder die Einbeziehung des Verkehrs in das Emissionshandelssystem als zweckmäßiger betrachtet. Allgemein bestand die Auffassung, dass Erträge aus der Internalisierung externer Kosten in alternative Verkehrsinfrastrukturen und saubere Technologien investiert oder generell zur Verringerung der negativen externen Auswirkungen des Verkehrs verwendet werden sollten⁶.

Die Folgenabschätzung gibt einen Überblick über das externe Know-how, das herangezogen wurde, um die Erstellung des Vorschlags methodisch und mit Modellen zu unterstützen. Die Kommission hat insbesondere eine Studie zur Ermittlung des aktuellen theoretischen und praktischen Stands bei der Einschätzung und Internalisierung externer Kosten durchgeführt⁷.

Die Untersuchung hat bestätigt, dass ein „Weiter so“-Szenario, also die Unterlassung neuer Maßnahmen zur Förderung einer effizienten Kostenanlastung, das Ziel einer nachhaltigen Mobilität verfehlen würde. Es wurde der Nachweis erbracht, dass differenzierte Benutzungsgebühren zur Reduzierung von Luftverschmutzung, Lärmauswirkungen und Staus im Straßenverkehr wirksamer sind als die herkömmliche Verkehrsbesteuerung.

⁶ Eine Zusammenfassung der eingegangenen Beiträge und ein Bericht über die Anhörung sind auf folgender Website verfügbar: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“: http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

Die Vor- und Nachteile verbindlicher und fakultativer Entgeltregelungen für den Güterkraftverkehr wurden verglichen. Dabei zeigte sich, dass in Mitgliedstaaten mit hohem Verkehrsaufkommen die Vorteile zwar deutlich und unverzüglich zu Tage treten, aber in Mitgliedstaaten mit geringerem Verkehrsaufkommen die finanzielle Tragfähigkeit von Systemen zur Anlastung der externen Kosten noch eingehender untersucht werden muss.

Auch die Erhebung einer spezifischen CO₂-Abgabe oder einer Steuer zusätzlich zu Luftverschmutzungs- und Lärmentgelten wurde untersucht. Dabei ergab sich die Schlussfolgerung, dass dies zwar mit zusätzlichen Vorteilen verbunden sein könnte, aber besser durch ein stärker koordiniertes Konzept auf EU-Ebene zur Verringerung der Treibhausgasemissionen auf der Grundlage des Emissionshandelssystem oder eines gemeinsamen Kraftstoffsteuerelements in der Richtlinie zur Energiebesteuerung bewerkstelligt werden sollte.

Ferner wurde untersucht, welche Auswirkungen die Erhebung einer Stauabgabe auf überlasteten Streckenabschnitten hätte. Diese Option würde eine Verringerung der Stauneigung und der Emission von CO₂ und anderen Schadstoffen ermöglichen, insbesondere wenn entsprechende Abgaben auch von Pkw erhoben würden.

Außerdem wurde festgestellt, dass durch die Ausdehnung des Geltungsbereichs von Gebührenregelungen für das transeuropäische Netz auf andere Fernstraßen das Problem potenzieller Verkehrsverlagerungen von mautpflichtigen Autobahnen auf nicht mautpflichtige Fernstraßen vermieden werden könnte.

Auch die Vor- und Nachteile der Zweckbindung von Einnahmen aus der Anlastung externer Kosten wurde sowohl unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten als auch im Hinblick auf das Erreichen von Verständnis und Unterstützung auf Seiten der Verkehrsnutzer untersucht.

Falls alle Mitgliedstaaten sich für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren wie durch den Vorschlag erlaubt entscheiden, so würde sich nach der Folgenabschätzung eine erhebliche Verringerung der lokal wirkenden Schadstoffemissionen und des CO₂-Ausstoßes des Güterkraftverkehrs, eine Abnahme der Stauneigung sowie eine Absenkung der Unfallopferzahlen ergeben. Die Abstufung der Gebührenhöhe nach Maßgabe der Emissionsnormen wird die Flottenerneuerung fördern und damit die Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge steigern. Die positiven Auswirkungen auf die Stauneigung werden mit einer Verringerung des Dieselkraftstoffverbrauchs durch Lkw um 8 % und in der Folge mit einer Verringerung der CO₂-Emissionen um einhergehen. Das wäre ein deutlicher Beitrag zur Verringerung der Umweltverschmutzung und zur Bekämpfung des Klimawandels. Auswirkungen auf das allgemeine Mobilitätsniveau sind nicht zu erwarten (weitere Einzelheiten s. SEK[2008] ...).

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1. Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Die vorgeschlagene Richtlinie wird es den Mitgliedstaaten ermöglichen, in die von schweren Nutzfahrzeugen erhobenen Gebühren einen Betrag zu integrieren, der die

vom Verkehr verursachten Kosten von Luftverschmutzung und Lärmbelastung widerspiegelt. Daneben erlaubt der Vorschlag die Berechnung der zu Spitzenzeiten geltenden Mautgebührensätze auf der Grundlage der Kosten, die anderen Verkehrsteilnehmern in Form von Verkehrsstauungen verursacht werden. Um diese externen Kosten besser widerzuspiegeln, werden die Mautgebührensätze in Abhängigkeit von der zurückgelegten Entfernung sowie dem Ort und der Zeit der Straßennutzung variieren. Die Einnahmen müssen von den Mitgliedstaaten dazu verwendet werden, die Nachhaltigkeit des Verkehrs zu steigern, beispielsweise durch Forschungs- und Entwicklungsprojekte zu saubereren und energieeffizienteren Fahrzeugen, mit denen die Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr abgefedert werden oder den Verkehrsnutzern alternative Infrastrukturkapazität bereitgestellt wird.

Die teilnehmenden Mitgliedstaaten müssen gemeinsame Erhebungsgrundsätze sowie Mechanismen zur Unterrichtung der Kommission über die Mautregelungen einhalten. Die Mitgliedstaaten müssen unabhängige Stellen benennen, die die anlastbaren Kosten mit einer gemeinsamen Methode festsetzen, die leicht überprüft und an den wissenschaftlichen Fortschritt angepasst werden kann. So wird gewährleistet, dass die Gebührenregelungen transparent und dem verfolgten Ziel angemessen sind und dass ausländische Transportunternehmen nicht diskriminiert werden.

Die Gebühren müssen durch elektronische Systeme eingezogen werden, die den Verkehrsfluss nicht hemmen, nicht zu lokalen Beeinträchtigungen an Mautstationen führen und zu einem späteren Zeitpunkt ohne bedeutende zusätzliche Investitionen auf die anderen Teile des Verkehrsnetzes ausgedehnt werden können. Für die derzeit verwendeten Systeme mit Barrieren ist ein Übergangszeitraum vorgesehen. Zur Vermeidung überhöhter Gebühren müssen weitere Bedingungen erfüllt sein, wenn eine auf der Infrastruktur- und Umweltbelastung beruhende Gebühr mit einer Gebühr zur Anlastung der Infrastrukturkosten verbunden wird.

Durch den Vorschlag wird der Geltungsbereich der bestehenden Richtlinie über das transeuropäische Netz hinaus ausgedehnt, um Widersprüchlichkeiten zwischen den Gebührenregelungen für die Hauptkorridore und jenen für andere Fernstraßen zu vermeiden. Die Bestimmungen der bestehenden Richtlinie zum Mautaufschlag in Bergregionen zur Mitfinanzierung vorrangiger Vorhaben werden dadurch praktikabler.

Der Vorschlag hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, auf Stadtstraßen speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen in städtischen Gebieten konzipierte Gebühren zu erheben.

3.2. Rechtsgrundlage, Subsidiaritätsprinzip und Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag beruht auf Artikel 71 EG-Vertrag, da die Steigerung der Effizienz und Umweltfreundlichkeit des Güterkraftverkehrs ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist.

Er entspricht den Prinzipien der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit. Angesichts der Bedeutung des Verkehrs für den Binnenmarkt, seiner zunehmenden internationalen Dimension und der steigenden externen Kosten müssen für alle Fernstraßen einschließlich des transeuropäischen Netzes gemeinsame Grundsätze für die Entgelterhebung aufgestellt werden, um den Mitgliedstaaten die Anlastung der

externen Kosten durch Mautgebühren zu ermöglichen. Dies kann nur durch Änderung einer bestehenden Richtlinie und mithin nicht von den Mitgliedstaaten alleine erreicht werden.

Der Vorschlag überlässt den Mitgliedstaaten die Entscheidung darüber, ob und auf welchen Straßen sie Mautgebühren erheben und ob sie Gebühren zur Deckung der lokalen Kosten der Umwelt- und Infrastrukturbelastung in die Mautgebührensätze integrieren. Auch die Auswahl der mit den Erträgen dieser Entgelterhebung zu finanzierenden Vorhaben bleibt im Ermessen der Mitgliedstaaten, sofern die ausgewählten Projekte einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten. Der Vorschlag geht daher nicht über das zum Erreichen seiner Ziele erforderliche Maß hinaus.

Bei dem vorgeschlagenen Instrument handelt es sich um eine Richtlinie, da eine Verordnung den Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten unnötig einschränken könnte.

Der Vorschlag betrifft ein Gebiet von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte sich daher auf diesen erstrecken.

Er hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

4. DETAILLIERTE ERLÄUTERUNG DES VORSCHLAGS

Artikel 2 enthält neue Begriffsbestimmungen in Bezug auf Mautgebühren, Infrastrukturgebühren, Gebühren für externe Kosten, Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie Verkehrsstaukosten. Der zuvor verwendete Begriff „gewogene durchschnittliche Mautgebühr“ wird durch den Begriff „gewogene durchschnittliche Infrastrukturgebühr“ ersetzt.

Nach Artikel 7 können die Mitgliedstaaten nicht sowohl landesweite Mautgebühren als auch Benutzungsgebühren erheben; sie müssen sich daher für eines der beiden Systeme entscheiden.

In Artikel 7a werden die Verhältnisse zwischen den Tages-, Wochen-, Monats- und Jahrestarifen zeitabhängiger Gebühren (Vignetten) festgelegt, um sicherzustellen, dass gelegentliche Nutzer – dies sind in der Regel ausländische Transportunternehmen – durch die erhobenen Gebühren nicht diskriminiert werden.

Artikel 7b verschafft den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie der Verkehrsstaukosten und/oder der Kosten für Bau, Instandhaltung und Betrieb der Infrastruktur Mautgebühren zu erheben.

Artikel 7 schreibt die Differenzierung der Gebühren für externe Kosten nach Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum vor. Die Gebührenhöhe wird von einer unabhängigen Stelle nach der in Anhang IIIa dargestellten Methode festgesetzt.

Artikel 7e erlaubt die Erhebung eines Aufschlags auf Alternativstrecken zu Hauptstraßen, auf denen in Bergregionen ein Mautaufschlag erhoben wird, und führt für den Fall, dass eine Gebühr für externe Kosten in Kombination mit einem

Aufschlag erhoben wird, eine Regel zur Verhinderung einer doppelten Gebührenbelastung ein.

Die Bestimmungen von Artikel 7f Absatz 5 verhindern eine doppelte Gebührenbelastung, die sich aus einer doppelten Differenzierung, nämlich sowohl der Infrastrukturgebühren als auch der Gebühren für externe Kosten, ergeben würde.

Durch Artikel 7g werden die Bestimmungen in Bezug auf die Notifizierungspflicht aktualisiert.

Artikel 7f enthält ein Verbot von Ermäßigungen auf Gebühren für externe Kosten.

Artikel 7i schreibt vor, dass Gebühren für externe Kosten mittels eines elektronischen Systems einzuziehen sind, das Beeinträchtigungen des freien Verkehrsflusses vermeidet und zu einem späteren Zeitpunkt ohne die Notwendigkeit von Hindernissen, die erhebliche zusätzliche straßenseitige Investitionen implizieren, ausgedehnt werden kann. Für bestehende Mautgebührenregelungen ist ein Übergangszeitraum eingeplant. Ferner ist dem Transportunternehmen ein Beleg über die Höhe der Gebühr auszustellen.

Artikel 8c gewährleistet die Einbeziehung der Kommission im Falle der Zusammenarbeit mehrerer Mitgliedstaaten bei der Einführung eines Mautsystems.

Nach Artikel 9 Absatz 1a sind auf Stadtstraßen in städtischen Gebieten speziell konzipierte Gebühren erlaubt.

Artikel 9 schreibt die Zweckbindung des auf externe Kosten entfallenden Gebührenbestandteils für bestimmte Maßnahmen zur Förderung nachhaltigen Verkehrs vor.

Artikel 9b und 9c ermächtigen die Kommission zur Anpassung der Gebührenberechnungsmethode an den wissenschaftlichen Fortschritt.

Durch Artikel 11 wird eine Berichterstattungspflicht für die Mitgliedstaaten und die Kommission eingeführt. Ein Bericht zur weiteren Ausdehnung des Geltungsbereichs der Richtlinie ist zum 31. Dezember 2013 fällig.

Andere Artikel greifen bestehende Bestimmungen auf und sind aus Gründen der rechtlichen Klarheit eingefügt.

(Die Artikelbezeichnungen beziehen sich auf die geänderte Richtlinie und nicht auf die Änderungsrichtlinie.)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die
Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Kommission⁸,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁰,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Förderung nachhaltigen Verkehrs ist ein zentrales Element der gemeinsamen Verkehrspolitik. Zu diesem Zweck müssen die negativen Auswirkungen des Verkehrs – insbesondere Staus, die die Mobilität einschränken, Verschmutzung, die Gesundheits- und Umweltschäden verursacht, sowie der Beitrag des Verkehrs zum Klimawandel – reduziert werden. Daneben müssen die Erfordernisse des Umweltschutzes bei der Festlegung und Durchführung der anderen Gemeinschaftspolitiken, darunter die gemeinsame Verkehrspolitik, einbezogen werden.
- (2) Im Interesse eines soliden Wirtschaftswachstums und des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes sollte das Ziel der Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs erreicht werden, ohne die Freizügigkeit unverhältnismäßig zu beeinträchtigen.
- (3) Um das Verkehrssystem dementsprechend zu optimieren, muss die gemeinsame Verkehrspolitik sich einer Kombination von Instrumenten bedienen, um die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrstechnologien im Sinne einer effizienteren Steuerung der Verkehrsnachfrage zu verbessern. Dazu ist die umfassendere

⁸ ...
⁹ ...
¹⁰ ...

Anwendung des Nutzerprinzips („Nutzer zahlt“) und die Entwicklung des Verursacherprinzips („Verschmutzer zahlt“) im Verkehrssektor notwendig.

- (4) Der Kommission wurde durch Artikel 11 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ die Verpflichtung auferlegt, ein Modell zur Bewertung sämtlicher aus der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur resultierenden externen Kosten vorzulegen, das künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden kann. Zusammen mit diesem Modell sollten eine Wirkungsanalyse der Einbeziehung von externen Kosten für alle Verkehrsträger und eine Strategie für eine schrittweise Einführung des Modells sowie erforderlichenfalls Vorschläge für eine weitere Überarbeitung dieser Richtlinie vorgelegt werden.
- (5) Im Interesse des Übergangs zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik sollten die im Verkehr zu zahlenden Preise die mit verkehrsbedingter Luftverschmutzung, verkehrsbedingter Lärmbelastung, Klimawandel und Verkehrsstaus verbundenen Kosten, die durch die tatsächliche Nutzung von Fahrzeugen, Zügen, Flugzeugen oder Schiffen 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 zu fungieren. Dazu bedarf es eines abgestuften Konzepts für alle Verkehrsträger, das deren jeweiligen Besonderheiten Rechnung trägt.
- (6) Im Güterkraftverkehr sind Mautgebühren als entfernungsabhängige Entgelte für die Infrastrukturnutzung ein gerechtes und wirksames wirtschaftliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels, da sie in unmittelbarem Zusammenhang mit der Infrastrukturnutzung stehen und nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke, der Umweltleistung von Fahrzeugen sowie Ort und Zeit der Fahrzeugnutzung differenziert und deshalb so festgesetzt werden können, dass ihre Höhe den 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.
- (7) Die Folgenabschätzung belegt, dass auf der Grundlage der durch Verschmutzung und – auf überlasteten Straßen – Verkehrsstaus verursachten Kosten berechnete Mautgebühren positive Auswirkungen auf das Verkehrssystem hätten und einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels leisten würden. Sie würden der Staubbildung und der lokalen Verschmutzung durch Anreize für die Nutzung umweltfreundlicherer Fahrzeugtechnologien, die Optimierung der Logistik und die Reduzierung von Leerfahrten entgegenwirken. Sie würden mittelbar eine wichtige Rolle bei der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs spielen und einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels leisten. Mautgebühren für überlastete Straßen, deren Berechnung ein belastungsabhängiges Kostenelement beinhaltet, werden der Staubbildung effizienter entgegenwirken, wenn die Mitgliedstaaten andere Straßen, die

¹¹ ABl. L 187 vom 20.07.1999, S. 42. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG des Rates (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).

nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, in eine ähnliche Entgeltregelung einbeziehen.

- (8) Die Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie von Verkehrsstaus, z. B. Gesundheitsausgaben und Aufwand für medizinische Versorgung, Ernte- und Produktionsausfälle sowie Wohlfahrtskosten, werden von der Bevölkerung im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats getragen, in dem die Verkehrsleistung in Anspruch genommen wird.
- (9) Das von der Kommission infolge der Initiative des Europäischen Parlaments erstellte Modell zur Berechnung dieser externen Kosten bietet verlässliche Methoden und eine Reihe von Werten je Einheit, die bereits als Grundlage für die Berechnung von Straßenbenutzungsgebühren dienen können.
- (10) In Bezug auf die Kosten und den Nutzen der notwendigen Systeme zur Erhebung differenzierter Benutzungsgebühren auf weniger stark befahrenen Straßen bestehen nach wie vor Ungewissheiten. Solange diese Ungewissheit nicht ausgeräumt sind, erscheint ein flexibles Konzept auf Gemeinschaftsebene am zweckmäßigsten. Nach diesem flexiblen Konzept sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, auf der Grundlage der Merkmale des lokalen und nationalen Straßennetzes darüber zu entscheiden, ob und auf welchen Straßen Gebühren für externe Kosten erhoben werden.
- (11) Zeitabhängige Nutzungs- und Mautgebühren sollten im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats nicht gleichzeitig erhoben werden, um eine Fragmentierung der Entgeltregelungen mit negativen Auswirkungen für die Transportbranche zu vermeiden; eine Ausnahme können bestimmte Fälle bilden, in denen dies zur Finanzierung des Baus von Tunneln, Brücken oder Gebirgspässen notwendig ist.
- (12) 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 ein detaillierteres Verhältnis zwischen Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahressätzen festgelegt werden.
- (13) Widersprüchlichkeiten zwischen den Entgeltregelungen für das transeuropäische Netz und andere Teile des Straßennetzes, die vom grenzüberschreitenden Verkehr genutzt werden, sollten vermieden werden. Für das gesamte Fernstraßennetz sollten deshalb die gleichen Entgeltgrundsätze angewandt werden.
- (14) Entfernungsabhängige Mautgebühren sollten einen Gebührenbestandteil für externe Kosten enthalten können, der sich bemisst nach den überwiegend auf lokaler Ebene anfallenden Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie – auf gewöhnlich überlasteten Straßen und während der Hauptverkehrszeiten – den Kosten von Verkehrsstauungen. 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 Infrastrukturkosten hinzuaddiert werden können.

- (15) Um die Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie von Verkehrsstaus besser widerzuspiegeln, sollte der Gebührenbestandteil für externe Kosten nach Maßgabe der Straßenkategorie, des Fahrzeugtyps und des betreffenden Zeitraums, also innerhalb oder außerhalb der täglichen, wöchentlichen oder jahreszeitlichen Hauptverkehrszeiten, sowie der Tageszeit differenziert werden.
- (16) Das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes setzt einen gemeinschaftlichen Rechtsrahmen voraus, der gewährleistet, dass Wegeentgelte auf der Grundlage der lokalen Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie von Verkehrsstaus transparent, verhältnismäßig und diskriminierungsfrei sind. Dazu bedarf es gemeinsamer Entgeltgrundsätze, Berechnungsmethoden und Werte je Einheit externer Kosten auf der Grundlage anerkannter wissenschaftlicher Methoden in Verbindung mit Mechanismen für die Unterrichtung der Kommission über die Mautgebührenregelungen.
- (17) Auch sollte die Stelle, die die Höhe des Gebührenbestandteils für externe Kosten festsetzt, 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. Erfahrungsgemäß sind Mautaufschläge in Bergregionen zur Finanzierung vorrangiger Vorhaben des transeuropäischen Netzes für Infrastrukturbetreiber keine praktikable Option, wenn die aus einer Mautanhebung möglicherweise resultierende Verkehrsverlagerung zu einem Einnahmeverlust führt. Um dies zu vermeiden, sollte auf alternativen Strecken, auf die der Verkehr ansonsten umgeleitet würde, ein Aufschlag möglich sein.
- (18) Damit vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse prioritär verwirklicht werden können, sollten die Mitgliedstaaten, die einen Mautaufschlag erheben können, diese Option eher nutzen als die Einführung eines Gebührenbestandteils für externe Kosten. 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.
- (19) Falls differenzierte Gebühren für externe Kosten erhoben werden, wäre eine Differenzierung der Infrastrukturentgelte zur Stauvermeidung, zur Optimierung der Infrastrukturnutzung, zur Minimierung von Infrastrukturschäden und zur Steigerung der Verkehrssicherheit eine unzumutbare Belastung für bestimmte Nutzerkategorien und sollte daher ausgeschlossen sein.
- (20) Ermäßigungen der Gebühr für externe Kosten sollten nicht erlaubt sein, da diese für bestimmte Nutzerkategorien ein erhebliches Diskriminierungsrisiko mit sich bringen würden.
- (21) Die Anlastung der externen Kosten durch Mautgebühren wird Entscheidungen im Verkehrsbereich wirksamer beeinflussen, wenn die Nutzer für diese Kosten sensibilisiert sind. Sie sollten deshalb auf einem Auszug, einer Rechnung oder einem entsprechenden Beleg des Mauteintreibers separat ausgewiesen werden. Ein solches Dokument würde dem Transportunternehmer auch die Abwälzung der Gebühr für externe Kosten auf den Versender oder andere Kunden erleichtern.

- (22) Die Nutzung elektronischer Mautsysteme ist von wesentlicher Bedeutung, um die Hemmung des freien Verkehrsflusses und Beeinträchtigungen der lokalen Umwelt durch Warteschlangen an den Mautstationen zu vermeiden. Deshalb ist es zweckmäßig, dass die Gebühr für externe Kosten mittels eines solchen Systems unter Einhaltung der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft¹² eingezogen wird, die geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen vorsieht, um zu gewährleisten, dass bei der Verwirklichung der elektronischen Mauterhebung technischen, rechtlichen und kommerziellen Aspekten sowie den Belangen des Datenschutzes und des Schutzes der Privatsphäre angemessen Rechnung getragen wird. Daneben sollten diese Systeme ohne straßenseitige Hindernisse und so konzipiert sein, dass deren spätere Ausdehnung auf etwaige Parallelstrecken zu geringen Kosten möglich ist. Allerdings sollte ein Übergangszeitraum vorgesehen werden, um die notwendigen Anpassungen zu ermöglichen.
- (23) Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte angegeben werden, in welchen Fällen speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung konzipierte Gebühren erhoben werden können.
- (24) Die zusätzlichen Einnahmen aus der Gebühr für externe Kosten sollten entsprechend den verkehrspolitischen Zielen dieser Richtlinie für Projekte von allgemeinem gemeinschaftlichen Interesse zur Förderung nachhaltiger Mobilität im weiteren Sinn verwendet werden. Solche Projekte sollten daher auf die Förderung einer wirksamen Kostenanlastung, die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an der Quelle, die Abfederung ihrer Auswirkungen, die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen sowie die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer abzielen. Das schließt beispielsweise Forschung und Entwicklung im Bereich umweltfreundlicherer Fahrzeuge und die Durchführung des verkehrsspezifischen Teils des Aktionsplans nach der Richtlinie 96/62/EG des Rates über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität¹³ und der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm¹⁴ ein, die Maßnahmen zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärmbelastung und Luftverschmutzung in der Umgebung großer Infrastrukturen und in Ballungsräumen umfassen. Die Zweckbindung dieser Einnahmen entbindet die Mitgliedstaaten nicht von der Pflicht zur Unterrichtung der Kommission über bestimmte nationale Maßnahmen gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag und greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren gemäß den Artikeln 87 und 88 EG-Vertrag nicht vor.
- (25) Zur Förderung der Interoperabilität von Mautsystemen sollten zwei oder mehrere Mitgliedstaaten bei der Einführung eines gemeinsamen Benutzungsgebührens systems zusammenarbeiten können, sofern bestimmte Bedingungen eingehalten werden.
- (26) Die Kommission sollte dem Rat und dem Parlament zu gegebener Zeit eine umfassende Beurteilung der Erfahrungen übermitteln, die von den Mitgliedstaaten, die

¹² ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124.

¹³ ABl. L 296 vom 21.11.1996, S. 55. Geändert durch die Richtlinie 1882/2003/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

¹⁴ ABl. L 189 vom 18.07.2002, S. 12.

in Übereinstimmung mit dieser Richtlinie eine Gebühr für externe Kosten erheben, gewonnen wurden. Im Rahmen dieser Beurteilung sollten auch die Fortschritte bei der Strategie zur Bekämpfung des Klimawandels und bei der Festlegung eines gemeinsamen Mineralölsteuerelements für den Klimaschutz in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom¹⁵ einschließlich des von schweren Nutzfahrzeugen genutzten Kraftstoffes untersucht werden. Im Lichte dieser Fortschritte sollte die Frage der Kohlendioxidemissionen einbezogen und eine Analyse aller weiteren zweckmäßigen Maßnahmen vorgenommen werden.

- (27) Nach Artikel 55 Absatz 2 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 Kohäsionsfonds¹⁶ sind bei Projekten, die Einnahmen generieren, die durch Erhebung direkter Abgaben erzielten Einnahmen bei der Berechnung der Finanzierungslücke zu berücksichtigen. Da allerdings die durch Gebühren für externe Kosten erzielten Einnahmen für Projekte zweckgebunden sind, die auf eine Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an der Quelle, die Abfederung ihrer Auswirkungen, die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen sowie die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer abzielen, sollten diese nicht in die Berechnung der Finanzierungslücke eingehen. Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse beschlossen werden¹⁷.
- (28) Insbesondere sollte die Kommission zur Anpassung der Anhänge 0, III, IIIa und IV an den wissenschaftlich-technischen Fortschritt sowie der Anhänge I und II an die Inflation ermächtigt werden. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie handelt, müssen diese gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG im Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden.
- (29) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Förderung einer nach Maßgabe der externen Kosten differenzierten Gebührenerhebung als Mittel zur Steigerung der Nachhaltigkeit im Verkehr, von den Mitgliedstaaten alleine nicht im notwendigen Umfang erreicht werden können und wegen der bedeutenden internationalen Dimension des Verkehrs daher besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

¹⁵ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/75/EG des Rates (ABl. L 157 vom 30.4.2004, S. 100).

¹⁶ ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 25.

¹⁷ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. In Artikel 2 erhalten die Buchstaben b und ba folgende Fassung:

- „(b) „Mautgebühr“ eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke richtet und die eine Infrastrukturgebühr und/oder eine Gebühr für externe Kosten beinhaltet;
- (ba) „Infrastrukturgebühr“ eine mittels einer Mautgebühr erhobene Abgabe zur Anlastung der infrastrukturbezogenen Kosten, die einem Mitgliedstaat entstehen;
- (bb) „Gebühr für externe Kosten“ eine mittels einer Mautgebühr erhobene Abgabe zur Anlastung der Kosten, die einem Mitgliedstaat durch verkehrsbedingte Umweltverschmutzung und Lärmbelastung sowie Verkehrsstauungen entstehen;
- (bc) „Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung“ die Kosten der beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Emissionen bestimmter Schadstoffe in die Luft verursachten Schäden;
- (bd) „Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung“ die Kosten der durch die Lärmemissionen eines Fahrzeugs oder die Lärmemissionen bei der Interaktion eines Fahrzeugs mit dem Straßenbelag verursachten Schäden;
- (be) „Verkehrsstaukosten“ die zusätzlichen Kosten in Form von Zeitverlust, Ungewissheit über die Fahrdauer, erhöhtem Kraftstoffverbrauch und erhöhten Fahrzeuginstandhaltungskosten, die anderen Verkehrsteilnehmern verursacht werden, wenn die Auslastung der Infrastrukturkapazität sich ihrer Obergrenze nähert;
- (bf) „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;
- (bg) „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;“

2. Die Artikel 7, 7a und 7b erhalten folgende Fassung:

„Artikel 7

1. Die Mitgliedstaaten dürfen Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf ihrem Straßennetz oder auf bestimmten Abschnitten dieses Netzes unter den in den Absätzen 2, 3 und 4 dieses Artikels und in den Artikeln 7a bis 7j genannten Bedingungen beibehalten oder einführen.

2. Die Mitgliedstaaten erheben auf ihrem Hoheitsgebiet für eine bestimmte Fahrzeugklasse nicht gleichzeitig Mautgebühren und Benutzungsgebühren. 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 Transportunternehmers, des Mitgliedstaats oder Drittlandes der Niederlassung des Transportunternehmers 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 Straßenverkehr¹⁸ 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. Für einen Übergangszeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 kann ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren erheben, die ausschließlich für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen gelten. Ab 1. Januar 2012 müssen Maut- und/oder Benutzungsgebühren für alle Fahrzeuge im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d gelten, sofern ein Mitgliedstaat nicht der Auffassung ist, dass die Ausweitung der Gebührenerhebung auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 12 Tonnen

- (a) sich erheblich negativ auf den freien Verkehrsfluss, die Umwelt, den Lärmpegel, die Staubbildung oder die Gesundheit auswirken würde oder
- (b) Verwaltungskosten in Höhe von über 30 % der zusätzlichen Einnahmen durch diese Ausweitung der Gebührenerhebung verursachen würde.

Artikel 7a

1. Die Benutzungsgebühren müssen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege stehen, und es müssen Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahrestarife verfügbar sein. Dabei muss der Jahrestarif mindestens das Achtzigfache, der Monatstarif mindestens das Dreizehnfache und der Wochentarif mindestens das Fünffache des Tagestarifs betragen.

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

¹⁸ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 432/2004 der Kommission (ABl. L 71 vom 10.3.2004, S. 3).

2. Für die Benutzungsgebühren einschließlich der Verwaltungskosten wird von dem betreffenden Mitgliedstaat für alle Fahrzeugklassen ein Betrag festgesetzt, dessen Höhe 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 Verkehrsnetzes orientieren. Die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren können auch eine Kapitalverzinsung oder Gewinnmarge zu Marktbedingungen umfassen.

2. Die Gebühren für externe Kosten müssen sich an den Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung, den Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung oder beiden orientieren. Auf stauanfälligen Straßenabschnitten dürfen die Gebühren für externe Kosten während der Zeiträume, in denen diese Straßenabschnitte in der Regel überlastet sind, auch die Verkehrsstaukosten beinhalten.

3. Die berücksichtigten Kosten müssen sich auf das Netz oder den Teil des Netzes, auf dem Mautgebühren erhoben werden, und auf die gebührenpflichtigen Fahrzeuge beziehen.

Artikel 7c

1. Die Gebühren für externe Kosten sind nach Straßenkategorien, EURO-Emissionsklassen und, sofern die Gebühr die Kosten von Verkehrsstaus und/oder verkehrsbedingter Lärmbelastung einschließt, nach Zeiträumen zu differenzieren.

2. Die Höhe der Gebühr für externe Kosten für die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum wird nach Maßgabe der Mindestanforderungen, der gemeinsamen Formeln und der Obergrenze für anlastbare externe Kosten nach Anhang IIIa festgesetzt.

3. Die Höhe der Gebühr für externe Kosten wird von einer von den Mitgliedstaaten eigens dazu benannten Stelle festgesetzt. Diese Stelle muss rechtlich und finanziell unabhängig von der Organisation sein, die dafür zuständig ist, einen Teil oder die Gesamtheit der Gebühren einzuziehen oder zu verwalten. Falls diese Organisation vom betreffenden Mitgliedstaat kontrolliert wird, kann die Stelle jedoch eine Verwaltungseinheit dieses Staates sein.

Artikel 7d

1. Die Mitgliedstaaten berechnen die Infrastrukturgebühren anhand einer Methodik, 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 der Anwendung einer Methodik, der die in Anhang III aufgeführten Eckpunkte zugrunde liegen. Diese Äquivalenz ist auf der Grundlage eines auf die Art dieses Konzessionsvertrags abgestimmten ausreichend langen Bezugszeitraums zu bewerten.

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 eingesandt wurden, sind von den in den Absätzen 1 und 2 genannten Verpflichtungen ausgenommen, solange sie in Kraft bleiben und sofern sie nicht wesentlich geändert werden.

Artikel 7e

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 Mautaufschlag hinzuaddiert werden:

- (a) die durch den Mautaufschlag erzielten Einnahmen fließen in die Finanzierung der Bauarbeiten für vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse nach Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw. der Umweltschäden beitragen und die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Mautaufschlag gilt;
- (b) der Mautaufschlag überschreitet nicht 15 % der gemäß Artikel 7b Absatz 1 und Artikel 7d 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 Zuschlagserhebung sowie ein Beleg für die Entscheidung zur Finanzierung der in Buchstabe a genannten Bauarbeiten vorgelegt;
- (e) der Zeitraum, in dem der Aufschlag erhoben werden soll, wird im Voraus festgelegt und begrenzt und stimmt hinsichtlich der erwarteten Einnahmen mit den vorgelegten Finanzierungsplänen und der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse für die mit den Einnahmen aus dem Aufschlag mitfinanzierten Vorhaben überein.

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

2. Ein Mautaufschlag kann nach Unterrichtung der Kommission auch auf einem Straßenabschnitt erhoben werden, der eine Alternativstrecke zu dem in Absatz 1 genannten und mit einem Aufschlag belegten Straßenabschnitt darstellt, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- die Erhebung eines Aufschlags auf einer Straße hätte die Verlagerung eines erheblichen Verkehrsanteils auf diese Alternativstrecke zur Folge und
- die in Absatz 1 Buchstabe a bis e genannten Bedingungen werden eingehalten.“

3. Ein Aufschlag auf eine gemäß Artikel 7f differenzierte Infrastrukturgebühr ist möglich.
4. Wenn die Kommission die notwendigen Informationen von einem Mitgliedstaat, der einen Mautaufschlag 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 geplanten Gebühren nach dem Verfahren des Artikels 9c Absatz 2 ablehnen oder deren Abänderung verlangen.
5. 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.
6. Die Höhe des Aufschlags ist von der nach Artikel 7c berechneten Höhe der Gebühr für externe Kosten abzuziehen.

Artikel 7f

1. Mautgebührensätze, die nur eine Infrastrukturgebühr umfassen, sind nach EURO-Emissionsklassen so zu differenzieren, dass keine Mautgebühr mehr als 100 % über der Mautgebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen;
2. Kann ein Fahrer bei 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. Mautgebühren, die nur eine Infrastrukturgebühr umfassen, dürfen 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, allgemein einsehbar und allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich;
 - (b) die Differenzierung erfolgt nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit;
 - (c) keine Mautgebühr liegt mehr als 100 % über der Gebühr, die während der billigsten Tageszeit, Tageskategorie oder Jahreszeit erhoben wird.
4. Die Differenzierungen nach den Absätzen 1 und 3 sind nicht auf die Erzielung zusätzlicher Mauteinnahmen ausgerichtet, wobei ein unbeabsichtigter Anstieg der Einnahmen durch eine Änderung der Differenzierungsstruktur ausgeglichen wird, die innerhalb von zwei Jahren nach Ende des Rechnungsjahres, in dem die zusätzlichen Einnahmen erzielt wurden, vorzunehmen ist.
5. Enthält eine Mautgebühr eine Gebühr für externe Kosten, so werden die Absätze 1 bis 3 nicht auf den Teil der Mautgebühr angewandt, der eine Infrastrukturgebühr darstellt.

Artikel 7g

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens sechs Monate vor dem Einsatz eines neuen Infrastrukturgebührensystems folgende Angaben:

(a) Für Mautsysteme ohne konzessionsgebundene Mautgebühren:

- die zur Berechnung der verschiedenen Infrastrukturkostenbestandteile herangezogenen Werte je Einheit und anderen Parameter;
- 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 dem Anteil der Kosten, die angelastet werden sollen.

(b) Für konzessionsgebundene 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 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 7d erfüllt sind. Die Stellungnahmen der Kommission werden dem in Artikel 9c genannten Ausschuss zur Verfügung gestellt.

3. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens sechs Monate vor dem Einsatz eines neuen Gebührensystems für externe Kosten folgende Angaben:

- 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;
- die vorgesehene gewogene durchschnittliche Gebühr für externe Kosten und die vorgesehenen Gesamteinnahmen;
- Bezeichnung der gemäß Artikel 7c Absatz 3 benannten Stelle zur Festsetzung der Gebühr und Name ihres Vertreters;
- Parameter, Daten und Informationen zur Erläuterung der Anwendung der Berechnungsmethode nach Anhang IIIa.

4. Die Kommission kann innerhalb von sechs Monaten nach Erhalt der Angaben gemäß Absatz 3 beschließen, den betreffenden Mitgliedstaat zur Anpassung der vorgeschlagenen Gebühr für externe Kosten aufzufordern, falls sie der Auffassung ist, dass die Verpflichtungen

nach Artikel 7b, Artikel 7c, Artikel 7i oder Artikel 9 Absatz 2 nicht erfüllt sind. Die Entscheidung der Kommission wird dem in Artikel 9c genannten Ausschuss zur Verfügung gestellt.

Artikel 7h

1. Die Mitgliedstaaten sehen keine Ermäßigungen des in einer Mautgebühr enthaltenen Gebührenbestandteils für externe Kosten für irgendwelche Nutzer vor.
2. Die Mitgliedstaaten können Ermäßigungen der Infrastrukturgebühr unter folgenden Voraussetzungen vorsehen:
 - die sich daraus ergebende Gebührenstruktur ist verhältnismäßig, allgemein einsehbar und allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich und führt nicht dazu, dass zusätzliche Kosten auf andere Benutzer in Form höherer Mautgebühren abgewälzt werden;
 - die Ermäßigungen führen zu tatsächlichen Einsparungen an Verwaltungskosten und überschreiten nicht 13 % der Infrastrukturgebühr, die für gleichwertige, nicht ermäßigungsberechtigte Fahrzeuge erhoben wird.
3. Vorbehaltlich der in Artikel 7f Absatz 4 und in Artikel 7f Absatz 3 zweiter Spiegelstrich genannten Bedingungen können in Ausnahmefällen für spezifische Vorhaben von großem europäischem Interesse andere Formen der Differenzierung auf die Mautgebührensätze angewandt werden, um die wirtschaftliche Rentabilität solcher Vorhaben sicherzustellen, wenn sie im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss linear, verhältnismäßig, allgemein einsehbar und allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich sein und darf nicht dazu führen, dass zusätzliche Kosten auf andere Benutzer in Form höherer Mautgebühren abgewälzt werden. Vor der Einführung der betreffenden Gebührenstruktur prüft die Kommission die Einhaltung dieser Bedingungen.

Artikel 7i

1. Maut- und Benutzungsgebühren werden so eingeführt und erhoben und ihre Zahlung wird so kontrolliert, dass sie den freien Verkehrsfluss möglichst wenig beeinträchtigen, wobei darauf zu achten ist, dass sie keine Zwangskontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft erfordern. Hierzu arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um es den Transportunternehmen zu ermöglichen, die Benutzungsgebühren zumindest an den größeren Zahlstellen jederzeit und mit allen 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/oder Benutzungsgebühren dürfen gelegentliche Benutzer des Straßennetzes weder finanziell noch auf andere Weise ungerechtfertigt benachteiligt werden. Insbesondere dann, wenn ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren ausschließlich mittels eines Systems erhebt, das die Verwendung von in die Fahrzeuge einzubauenden Fahrzeuggeräten erfordert, muss dieser Staat gewährleisten, dass alle Nutzer die geeigneten, den Anforderungen der Richtlinie 2004/52/EG entsprechenden Fahrzeuggeräte im Rahmen angemessener administrativer und wirtschaftlicher Vereinbarungen erhalten können.

3. Falls ein Mitgliedstaat ein Fahrzeug mit einer Gebühr für externe Kosten belegt, ist der Betrag dieser Gebühr in einem dem Transportunternehmen ausgehändigten Beleg anzugeben.

4. Eine Gebühr für externe Kosten wird mittels eines elektronischen Systems erhoben und eingezogen, das den Anforderungen von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2004/52/EG entspricht und zu einem späteren Zeitpunkt ohne die Notwendigkeit straßenseitiger Hindernisse, die erhebliche zusätzliche Investitionen implizieren, auf andere Straßenabschnitte ausgedehnt werden kann.

5. Allerdings kann eine Gebühr für externe Kosten während eines Übergangszeitraums bis einschließlich 31. Dezember 2013 mittels eines bestehenden Gebührensystems erhoben und eingezogen werden. In diesem Fall bringt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission bis spätestens 31. Dezember 2013 einen Plan für den Übergang zu einem System, das den Anforderungen von Absatz 4 entspricht, zur Kenntnis.

Artikel 7j

Diese Richtlinie berührt nicht die Freiheit der Mitgliedstaaten, die ein System von Maut- und/oder Benutzungsgebühren für Verkehrswege einführen, unbeschadet der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag einen angemessenen Ausgleich für diese Gebühren vorzusehen.“

3. Folgender Artikel 8c wird eingefügt:

„Artikel 8c

1. Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können bei der Einführung eines gemeinsamen Mautgebührensystems für ihre Hoheitsgebiete zusammenarbeiten. Diese Mitgliedstaaten beteiligen die Kommission eng an dieser Zusammenarbeit sowie an dem späteren Betrieb und etwaigen Änderungen des Systems.

2. Für das gemeinsame Mautgebührensysteem gelten die Bedingungen nach Artikel 7 bis 7j, und es steht anderen Mitgliedstaaten offen.“

4. Artikel 9 Absatz 1a erhält folgende Fassung:

„Diese Richtlinie lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, auf Stadtstraßen in städtischen Gebieten speziell zur Verringerung der Staubildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung konzipierte Gebühren in nicht diskriminierender Weise zu erheben.“

5. Artikel 9 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Mitgliedstaaten, in denen Gebühren für externe Kosten erhoben werden, stellen sicher, dass die Einnahmen aus diesen Gebühren für Maßnahmen zweckgebunden werden, die auf die Förderung einer effizienten Kostenanlastung, die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an der Quelle, die Abfederung ihrer Auswirkungen, die Verringerung

des CO₂-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen sowie die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer abzielen.

Mitgliedstaaten, in denen Infrastrukturgebühren erhoben werden, entscheiden über die Verwendung der Einnahmen aus diesen Gebühren. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, sollten die Einnahmen aus Gebühren zum Nutzen des Verkehrssektors und zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems eingesetzt werden.“

6. Artikel 9b erhält folgende Fassung:

„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. Die Kommission passt die Anhänge 0, III, IIIa und IV entsprechend dem technischen Fortschritt und die Anhänge I und II entsprechend der Inflation an. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 9c Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

7. Artikel 9c erhält folgende Fassung:

„Artikel 9c

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.“

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

1. Die Mitgliedstaaten, die Gebühren für externe Kosten und/oder Infrastrukturgebühren erheben, erstellen erstmals zum 31. Dezember 2012 und danach alle vier Jahre einen Bericht über die auf ihrem Hoheitsgebiet erhobenen Mautgebühren und übermitteln diesen der Kommission. Der Bericht enthält folgende Angaben:

- gewogene durchschnittliche Gebühr für externe Kosten und die für die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum jeweils erhobenen Beträge;
- Gesamteinnahmen aus den Gebühren für externe Kosten und Verwendungszweck derselben;

- gewogene durchschnittliche Infrastrukturgebühren und Gesamteinnahmen aus denselben.

2. Die Kommission erstattet dem Rat und dem Europäischen Parlament spätestens zum 31. Dezember 2013 Bericht über die Durchführung und die Wirkung dieser Richtlinie, insbesondere über die Wirksamkeit der Bestimmungen zur Anlastung der durch Verkehrsstaus und verkehrsbedingte Umweltverschmutzung verursachten Kosten und über die Einbeziehung von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht über 3,5 und unter 12 Tonnen. Der Bericht geht daneben auf Folgendes ein:

- Zweckmäßigkeit der Einbeziehung anderer externer Kosten in die Berechnung von Mautgebühren, insbesondere der Kosten von Kohlendioxidemissionen, sofern die Festlegung eines klimawandelspezifischen gemeinsamen Kraftstoffsteuerelements noch keine befriedigenden Ergebnisse erbracht hat, der Unfallkosten und der Kosten des Biodiversitätsverlustes;
- Zweckmäßigkeit einer Erweiterung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf andere Fahrzeugklassen;
- Möglichkeit der Annahme einer überarbeiteten Fahrzeugklassifikation zur Differenzierung der Mautgebühren unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Auswirkungen auf Umwelt, Verkehrslage und Infrastruktur, des CO₂-Ausstoßes und der Energieeffizienz sowie praktische und wirtschaftliche Durchführbarkeit der Erhebung und Eintreibung von Mautgebühren;
- technische und wirtschaftliche Machbarkeit der Einführung entfernungsabhängiger Mindestgebühren auf den wichtigsten Fernstraßen. In dem Bericht sind die möglichen Arten gebührenpflichtiger Straßenabschnitte, Möglichkeiten der kosteneffizienten Erhebung und Eintreibung dieser Gebühren sowie eine einfache gemeinsame Methode zur Festsetzung der Mindestsätze darzulegen.“

9. In Anhang III werden die Worte „gewogene durchschnittliche Mautgebühr“ durch „gewogene durchschnittliche Infrastrukturgebühr“ ersetzt.

10. Der Anhang dieser Richtlinie wird nach Anhang III eingefügt.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 2010 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und legen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie vor.

2. Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

3. 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 alle Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG IIIA

MINDESTANFORDERUNGEN BEI DER ERHEBUNG VON GEBÜHREN FÜR EXTERNE KOSTEN UND HÖCHSTBETRAG DER GEBÜHRENBESTANDTEILE FÜR EXTERNE KOSTEN

In diesem Anhang werden die bei der Erhebung einer Gebühr für externe Kosten einzuhaltenden Mindestanforderungen und die Obergrenzen der bei der Festsetzung der Gebührenhöhe zu berücksichtigenden Gebührenbestandteile für externe Kosten festgelegt.

1. BETROFFENE NETZABSCHNITTE

Die Mitgliedstaaten geben genau an, auf welchem Abschnitt beziehungsweise auf welchen Abschnitten des Straßennetzes Gebühren für externe Kosten erhoben werden.

Falls ein Mitgliedstaat das Straßennetz nur teilweise mit Gebühren für externe Kosten belegt, so werden die gebührenpflichtigen Abschnitte im Anschluss an eine Bewertung ausgewählt, bei der folgende Feststellungen getroffen werden:

- der durch den Fahrzeugverkehr auf den Straßen, die der Gebühr für externe Kosten unterliegen, verursachte Umfang an Umweltschäden und Verkehrsstaus übersteigt den durchschnittlichen Umfang der betreffenden Beeinträchtigungen auf anderen Abschnitten des Straßennetzes, auf denen keine Gebühr für externe Kosten erhoben wird, oder
- die Erhebung einer Gebühr für externe Kosten auf anderen Teilen des Netzes könnte sich nachteilig auf die Umwelt, die Verkehrslage oder die Verkehrssicherheit auswirken, oder die Erhebung und Eintreibung einer Gebühr für externe Kosten wäre dort mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden.

2. BETROFFENE FAHRZEUGE, STRASSEN UND ZEITRÄUME

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Fahrzeugklassifikation, nach der die Gebühr differenziert werden soll. Ferner teilen sie der Kommission die geografische Lage der Straßen mit, auf denen die Gebühren für externe Kosten höher (nachfolgend „Vorstadtstraßen“ genannt) oder niedriger (nachfolgend „andere Fernstraßen“ genannt) sind.

Gegebenenfalls teilen sie der Kommission die genauen Uhrzeiten des Nachtzeitraums und der täglichen, wöchentlichen oder jahreszeitlichen Hauptverkehrszeiten mit, in denen höhere Gebühren für externe Kosten verlangt werden können, um der größeren Beeinträchtigung durch stärkere Staubbildung und Lärmbelastigung Rechnung zu tragen.

Die Klassifizierung von Straßen und die Festlegung von Zeiträumen müssen auf objektiven Kriterien beruhen, die mit der Anfälligkeit der betreffenden Straßen und ihrer Umgebung für Staubbildung und Luftverschmutzung zusammenhängen, also Faktoren wie Bevölkerungsdichte, jährliche Anzahl der nach der Richtlinie 96/62/EG gemessenen Schadstoffspitzenkonzentrationen, durchschnittliches tägliches und stündliches Verkehrsvolumen und Auslastungsniveau (prozentualer täglicher oder jährlicher Zeitanteil, an dem die Höchstkapazität erreicht oder überschritten wird, durchschnittliche Zeitverluste und/oder Staulängen). Diese Kriterien sind in der entsprechenden Mitteilung zu nennen.

3. GEBÜHRENHÖHE

Die unabhängige Stelle setzt für jede Fahrzeugklasse, jede Straßenkategorie und jeden Zeitraum einen jeweils spezifischen Betrag fest. Die daraus resultierende Gebührenstruktur muss transparent, allgemein einsehbar und allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich sein.

Bei der Festsetzung der Gebührenhöhe orientiert sich die unabhängige Stelle am Grundsatz der effizienten Preise, wonach der Gebührensatz nahe bei den durch die Nutzung des mit der Gebühr belegten Fahrzeugs verursachten sozialen Grenzkosten liegt. Die Gebührenhöhe sollte den tatsächlichen externen Kosten, die der betreffenden Straßennutzerkategorie zugewiesen werden können, möglichst nahe kommen.

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

Die unabhängige Stelle überwacht die Wirksamkeit der Gebührenregelung im Hinblick auf die Verringerung der verkehrsbedingten Umweltschäden und die Stauvermeidung in ihrem Geltungsbereich. Sie passt die Gebührenstruktur und die für die einzelnen Fahrzeugklassen, Straßenkategorien und Zeiträume jeweils festgesetzte spezifische Gebühr an Änderungen der Verkehrsnachfrage 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 Tabelle 1, sofern diese niedriger sind:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}, \text{ wobei:}$$

- 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/Kilometer)
- PC_{jk} = monetäre Kosten des Schadstoffes k für eine Straße der Kategorie j (EUR/Gramm).

Berücksichtigt werden nur die Emissionen von Partikeln und Ozonvorläufern wie Stickoxide sowie flüchtige organische Verbindungen. Die Emissionsfaktoren sind dieselben, die von den Mitgliedstaaten zur Erstellung der nationalen Emissionsinventare gemäß der Richtlinie 2001/81/EG über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe verwendet werden (*wobei das gemeinsame Handbuch von EMEP/CORINAIR anzuwenden ist*)¹⁹. Die

¹⁹ Methodik der Europäischen Umweltagentur <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>.

monetären Kosten von Schadstoffen werden Tabelle 13 des „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“²⁰ entnommen.

Tabelle 1: Kosten der Luftverschmutzung durch ein Fahrzeug

Eurocent/Fahrzeugkilometer	Vorstadtstraßen	Andere Fernstraßen
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V und schadstoffärmer	3	2

Werte in Eurocent zu Preisen des Jahres 2000.

Die Werte in Tabelle 1 sind arithmetische Mittel der in Tabelle 15 des „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“²¹ für Fahrzeuge aus vier unterschiedlichen Gewichtsklassen angegebenen Werte. Die Mitgliedstaaten können auf die Werte in Tabelle 1 einen Berichtigungsfaktor anwenden, um die tatsächliche Zusammensetzung der Fahrzeugflotte in Bezug auf die Fahrzeuggröße widerzuspiegeln. Die Werte in Tabelle 1 dürfen in Bergregionen mit einem Faktor von höchstens 2 multipliziert werden, soweit dies durch Straßensteigung bzw. –gefälle, Höhe und/oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist.

Die unabhängige Stelle kann alternative Methoden unter Verwendung von Daten aus Luftschadstoffmessungen und des lokalen Werts der monetären Kosten von Luftschadstoffen anwenden, sofern die daraus resultierenden Beträge nicht die Ergebnisse übersteigen, die mit den obigen Formeln oder den obigen Werten je Einheit für die einzelnen Fahrzeugklassen erreicht würden.

Sämtliche Parameter, Daten und sonstigen Informationen, die notwendig sind, um die Berechnung der anlastbaren Kosten der Luftverschmutzung nachvollziehen zu können, sind zu veröffentlichen.

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, so errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 2, sofern diese niedriger sind:

$$NCV_{ij} (Tag) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij} (Nacht) = n \times NCV_{ij} (Tag), \text{ wobei}$$

- NCV_{ij} = Kosten der Lärmbelastung durch ein Fahrzeug der Klasse i auf einer Straße der Kategorie j (EUR/Fahrzeugkilometer)

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

²¹ Idem.

- 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)
- ADT = durchschnittliches tägliches Verkehrsvolumen (Fahrzeuge)
- n = Korrekturfaktor für die Nacht.

Die Zahl der dem täglichen Lärmpegel k ausgesetzten Einwohner wird den nach Artikel 7 der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erstellten strategischen Lärmkarten entnommen.

Die Kosten der Lärmbelastung je Person, die dem Lärmpegel k ausgesetzt ist, werden Tabelle 20 des „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“²² entnommen.

Für das durchschnittliche tägliche Verkehrsvolumen wird ein Gewichtungsfaktor von höchstens 4 zur Umrechnung zwischen schweren Nutzfahrzeugen und Pkw zu Grunde gelegt.

Tabelle 2: Anlastbare Kosten der Lärmbelastung durch Fahrzeuge

Eurocent/Fahrzeugkilometer	Tag	Nacht
Vorstadtstraßen	1.1	2
Andere Fernstraßen	0.13	0.23

Werte in Eurocent zu Preisen des Jahres 2000.

Quelle: „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“, Tabelle 22²³.

Die Werte in Tabelle 2 dürfen in Bergregionen mit einem maximal 5 betragenden Faktor multipliziert werden, soweit dies durch Straßensteigung bzw. –gefälle, Temperaturinversionen und/oder den Amphitheatereffekt von Tälern gerechtfertigt ist.

Sämtliche Parameter, Daten und sonstigen Informationen, die notwendig sind, um die Berechnung der anlastbaren Kosten der Lärmbelastung nachvollziehen zu können, sind zu veröffentlichen.

4.3 Verkehrsstaukosten

Die Mitgliedstaaten können die durch Verkehrsstau auf überlasteten Straßen verursachten Kosten vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen, sofern sie nachweisen, dass die Kosten, die ein Fahrzeug anderen Nutzern durch den Verkehrsstau verursacht, die diesem Fahrzeug bereits auferlegten Kosten des Infrastrukturausbaus übersteigen. In diesem Fall errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten von

²² Idem.

²³ Idem.

Verkehrsstaus für die verschiedenen Zeiträume mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 3, sofern diese niedriger sind:

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q}$$

Dabei sind:

- CCV = anlastbare Verkehrsstaukosten (EUR/Fahrzeugkilometer)
- IDC = bereits auferlegte Kosten der Infrastrukturentwicklung (EUR/Fahrzeugkilometer)
- Q_0 = optimales stündliches Verkehrsvolumen (Fahrzeuge/Stunde)
- $MEC(Q)$ = externe Grenzkosten von Verkehrsstaus (EUR/Fahrzeugkilometer)
- VOT = Wert der Zeit (EUR/Fahrzeugstunde)
- Q = durchschnittliches stündliches Verkehrsvolumen (Fahrzeuge)
- ΔQ = geringe Änderung des stündlichen Verkehrsvolumens
- $v(Q)$ = durchschnittliche Verkehrsgeschwindigkeit (Kilometer/Stunde).

Für das durchschnittliche tägliche Verkehrsvolumen wird ein Äquivalenzfaktor von höchstens 3 zur Umrechnung zwischen schweren Nutzfahrzeugen und Pkw zu Grunde gelegt.

Das optimale stündliche Verkehrsvolumen wird errechnet, indem die Kosten wiederholt schrittweise angehoben werden, bis sich ein Gleichgewicht zwischen dem stündlichen Verkehrsvolumen und den externen Grenzkosten von Verkehrsstaus einstellt. Alternativ dazu wird das Verhältnis zwischen anlastbaren Verkehrsstaukosten und externen Grenzkosten von Verkehrsstaus auf 0,5 angesetzt.

Der Geschwindigkeit-Fluss-Funktion werden die im Ingenieurwesen üblichen Kurven zugrunde gelegt.

Der Wert der Zeit wird auf Grundlage fachgerechter Erhebungen zur Zahlungsbereitschaft ermittelt.

Tabelle 3: Anlastbare Verkehrsstaukosten

Eurocent/Fahrzeugkilometer	Zeitraum A	Zeitraum B	Zeitraum C
Vorstadtstraßen	0	20	65
Andere Fernstraßen	0	2	7

Werte in Eurocent zu Preisen des Jahres 2000.

Quelle: Schätzung nach „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“, Tabelle 7²⁴.

Zeitraum A ist ein Zeitraum außerhalb der Hauptverkehrszeiten mit konstantem Verkehrsfluss.

Zeitraum B ist ein Zeitraum innerhalb oder nahe der Hauptverkehrszeiten mit unbeständigem Verkehrsfluss.

Zeitraum C ist eine Spitzenverkehrszeit mit erzwungenem Verkehrsfluss oder Verkehrsstillstand.

Sämtliche Parameter, Daten und sonstigen Informationen, die notwendig sind, um die Berechnung der anlastbaren Verkehrsstaukosten nachvollziehen zu können, sind zu veröffentlichen.

²⁴ Idem.