

I

(Gesetzgebungsakte)

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2022/362 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 24. Februar 2022

zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bei der Erreichung des von der Kommission in ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vorgegebenen Ziels, nämlich den Übergang zur vollen Anwendung des Verursacherprinzips („der Verursacher zahlt“) und des Nutzerprinzips („der Nutzer zahlt“) zu vollziehen, um Einnahmen zu erzielen und die Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen zu sichern, sind nur schleppend Fortschritte gemacht worden, und es bestehen nach wie vor Unstimmigkeiten bei der Erhebung von Straßeninfrastrukturgebühren in der Union.
- (2) In diesem Weißbuch spricht sich die Kommission für die „vollständige und obligatorische Internalisierung externer Kosten (u. a. für Lärm, lokale Umweltverschmutzung und Verkehrsüberlastung zusätzlich zur verbindlichen Abgabe zur Deckung von Verschleißkosten) im Straßen- und Schienenverkehr“ aus.
- (3) Der Güter- und Personenkraftverkehr ist ein Faktor, der zum Ausstoß von Schadstoffen in die Atmosphäre beiträgt. Zu den Schadstoffen, die sehr schwerwiegende Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben und eine Verschlechterung der Luftqualität in der Union bewirken, gehören PM_{2,5}, NO₂ und O₃. Nach Schätzungen der Europäischen Umweltagentur aus dem Jahr 2020 waren diese drei Schadstoffe in der Union im Jahr 2018 für 379 000, 54 000 bzw. 19 400 vorzeitige Todesfälle durch längere Exposition verantwortlich.
- (4) Allein der vom Straßenverkehr verursachte Lärm ist der Weltgesundheitsorganisation zufolge in Europa nach der Luftverschmutzung der zweitschädlichste Umweltstressor. Mindestens 9 000 vorzeitige Todesfälle jährlich sind auf durch Verkehrslärm verursachte Herzerkrankungen zurückzuführen.

⁽¹⁾ ABl. C 81 vom 2.3.2018, S. 188.

⁽²⁾ ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 66.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 25. Oktober 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 9. November 2021 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 17. Februar 2022 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht)

- (5) Gemäß dem Bericht der Europäischen Umweltagentur aus dem Jahr 2020 über die Luftqualität in Europa war der Straßenverkehr 2018 der Sektor mit den höchsten NO_x-Emissionen und der zweitgrößte Emittent von Rußpartikeln.
- (6) In ihrer Mitteilung vom 20. Juli 2016 mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ kündigte die Kommission an, dass sie Änderungen an der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) vorschlagen werde, um auch eine nach dem CO₂-Ausstoß gestaffelte Kostenanlastung zu ermöglichen und einige der Grundsätze dieser Richtlinie auf Kraftomnibusse sowie auf Personenkraftwagen und leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge auszuweiten.
- (7) In Anbetracht der für die Flottenerneuerung benötigten Zeitspanne und der Tatsache, dass der Straßenverkehrssektor zu den Klima- und Energiezielen der Union für 2030 und darüber hinaus beitragen muss, wurden durch die Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates (**) als Zielwerte für die Senkung der CO₂-Emissionen von neuen schweren Nutzfahrzeugen gegenüber einem festgelegten Durchschnittswert der CO₂-Emissionen 15 % für 2025 und 30 % für 2030 festgelegt.
- (8) Zur Verwirklichung eines Kraftverkehrsbinnenmarkts unter lauterer Wettbewerbsbedingungen sollten die Bestimmungen einheitlich angewendet werden. Eines der Hauptziele dieser Richtlinie ist es, Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsteilnehmern zu beseitigen.
- (9) Ungeachtet der Bedeutung des Straßenverkehrssektors haben alle schweren Nutzfahrzeuge erhebliche Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur und tragen zur Luftverschmutzung bei. Leichte Nutzfahrzeuge sind trotz ihrer ökonomischen und sozialen Bedeutung bei Schadstoffemissionen und Staus für die meisten negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Umwelt und Gesellschaft verantwortlich. Im Interesse der Gleichbehandlung und eines fairen Wettbewerbs sollte dafür gesorgt werden, dass Fahrzeuge, die von dem durch die Richtlinie 1999/62/EG geschaffenen Rahmen im Hinblick auf Maut- und Benutzungsgebühren bislang nicht erfasst werden, nun auch in diesen Rahmen einbezogen werden. Der Anwendungsbereich jener Richtlinie sollte daher auch auf andere als die zur Güterbeförderung bestimmten schweren Nutzfahrzeuge sowie auf leichte Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen ausgeweitet werden.
- (10) Um zu verhindern, dass Verkehrsteilnehmer auf mautfreie Straßen ausweichen, was für die Straßenverkehrssicherheit und die optimale Nutzung des Straßennetzes ernste Folgen haben könnte, sollten die Mitgliedstaaten auf allen Abschnitten ihres Autobahnnetzes Mautgebühren erheben können.
- (11) Um eine einheitliche und harmonisierte Anwendung des Infrastrukturgebühhensystems in der gesamten Union und gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt zu gewährleisten, ist es wichtig, dass die Kosten im Rahmen der unterschiedlichen Mautsysteme auf vergleichbare Weise berechnet werden. Da bestehende Konzessionsverträge andere als die in der vorliegenden Richtlinie festgelegten Regelungen beinhalten können, sollten die Mitgliedstaaten bestehende Konzessionsverträge von bestimmten Verpflichtungen nach dieser Richtlinie befreien können, bis die betreffenden Verträge wesentlich geändert wurden, um die finanzielle Tragfähigkeit dieser Verträge zu gewährleisten. Die Mitgliedstaaten können sich auch dafür entscheiden, bestehende Konzessionsverträge mit Änderungen des Rechtsrahmens der Union oder der Mitgliedstaaten in Einklang zu bringen oder zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, eine Gebühr für CO₂-emissionsbedingte und luftverschmutzungsbedingte externe Kosten zu erheben und/oder Ermäßigungen im Zusammenhang mit diesen Emissionen zu gewähren, wenn Konzessionsgebühren nicht gemäß dieser Richtlinie differenziert werden.
- (12) Zeitabhängige Benutzungsgebühren können die tatsächlich durch Straßenbenutzung verursachten Kosten naturgemäß nicht genau widerspiegeln und bieten aus ähnlichen Gründen auch keine wirksamen Anreize für sauberere und effizientere Verkehrsabläufe oder Staureduzierung. Damit künftige Straßengebühren von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert werden, sollte den Mitgliedstaaten aber dennoch gestattet werden, geeignete Gebührenerhebungssysteme als Teil eines umfangreicheren Pakets von Mobilitätsdiensten einzuführen. Solche Systeme sollten eine faire Verteilung der Infrastrukturkosten gewährleisten und dem Verursacherprinzip entsprechen. Mitgliedstaaten, die solche Systeme einführen, sollten sicherstellen, dass dabei die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates (**) eingehalten werden. Da schwere Nutzfahrzeuge erhebliche Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur haben und zur Luftverschmutzung beitragen, sollten akkurate Gebührensyste in erster Linie auf diese Nutzfahrzeuge ausgerichtet sein. Damit Anreize für umweltfreundlichere und effizientere Transportvorgänge mit diesen Fahrzeugen gesetzt werden, sollten insbesondere im transeuropäischen Kernverkehrsnetz zeitabhängige Benutzungsgebühren grundsätzlich schrittweise abgeschafft werden, da dieses Netz die strategisch wichtigsten Knotenpunkte und Verbindungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfasst.

(*) Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

(**) Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

(*) Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45).

In Anbetracht der historisch bedingten Umstände sowie unter Berücksichtigung der Herausforderungen und des erheblichen Verwaltungsaufwands, die mit der Einführung von Mautgebühren einhergehen würden, sollte den Mitgliedstaaten ein ausreichend bemessener Übergangszeitraum gewährt werden, in dem sie zeitabhängige Benutzungsgebühren einführen oder beibehalten können. Nach Ablauf dieses Übergangszeitraums sollten die Mitgliedstaaten nur in hinreichend begründeten Fällen die Möglichkeit haben, auf Abschnitten ihres transeuropäischen Kernverkehrsnetzes vollständig zeitabhängige Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge zu erheben. Solche hinreichend begründeten Fälle sollten auf jene Fälle beschränkt sein, in denen die Erhebung einer Maut auf schwere Nutzfahrzeuge — beispielsweise aufgrund der begrenzten Länge der betreffenden Straßenabschnitte oder der relativ geringen Bevölkerungsdichte oder des relativ geringen Verkehrsaufkommens — im Vergleich zu den erwarteten Einnahmen oder Vorteilen mit unverhältnismäßig hohen Verwaltungs-, Investitions- und Betriebskosten verbunden wäre, oder in denen die Erhebung einer Maut zu einer Verkehrsverlagerung mit negativen Folgen für die Straßenverkehrssicherheit oder die Gesundheit der Bevölkerung führen würde. Diese Möglichkeit für Mitgliedstaaten in hinreichend begründeten Fällen ist aus zentralen Gründen des öffentlichen Interesses erforderlich, z. B. damit der schwierigen Lage und der Abgeschiedenheit von Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte, mangelnder Verkehrssicherheit oder schlechter medizinischer Versorgung Rechnung getragen werden kann. Außerdem sollte die Erhebung zeitabhängiger Benutzungsgebühren in diesen hinreichend begründeten Fällen an die Einhaltung von Verfahrensvorschriften gebunden sein: die Verpflichtung zur Bewertung der Notwendigkeit eines solchen Systems und die Verpflichtung, der Kommission dessen Anwendung mitzuteilen. Diese Mitteilung sollte eine Begründung enthalten, in der die besonderen Umstände dargelegt werden, die bei den Abschnitten des transeuropäischen Verkehrsnetzes vorliegen, für die zeitabhängige Benutzungsgebühren erhoben werden.

- (13) Mitgliedstaaten, die bei Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie in ihrem transeuropäischen Verkehrskernnetz oder auf einen Abschnitt davon Mautgebühren erheben, sollten für alle schweren Nutzfahrzeuge oder für bestimmte Typen schwerer Nutzfahrzeuge ein kombiniertes Gebührensystem einführen können. Diese Option sollte jedoch nur dann bestehen, wenn es sich um die Fortsetzung und Ergänzung eines Mautsystems im transeuropäischen Verkehrskernnetz handelt, in dem sich die strategisch wichtigsten Knotenpunkte und Verbindungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes befinden, oder auf einem Abschnitt davon. Dieses System würde es den Mitgliedstaaten ermöglichen, die Anwendung des Nutzerprinzips und des Verursacherprinzips über das mautpflichtige Netz hinaus anzuwenden und auszuweiten, indem auf nicht mautpflichtigen Abschnitten des transeuropäischen Verkehrskernnetzes oder für bestimmte Arten schwerer Nutzfahrzeuge, die beispielsweise unter eine bestimmte Tonnage fallen und nicht mautpflichtig sind, Benutzungsgebühren erhoben werden. Das kombinierte Gebührensystem würde den Mitgliedstaaten somit insbesondere dort, wo es kein Gebührensystem gibt und Mautgebühren keine wirtschaftlich tragbare oder sozial vertretbare Option darstellen, helfen, weitere Fortschritte zu erzielen und einen umweltfreundlicheren Straßenverkehr zu gewährleisten. Außerdem sollte der Höchstbetrag dieser Benutzungsgebühren sowohl nach der Euro-Emissionsklasse als auch nach der CO₂-Emissionsklasse des Fahrzeugs differenziert werden, um den Grundsätzen der nachhaltigen Mobilität uneingeschränkt Rechnung zu tragen. Ausgehend von diesen Ausführungen ist unbestreitbar, dass die Anwendung eines solchen Systems, bei dem Zeitabhängigkeit und Entfernungsabhängigkeit kombiniert werden, viele Vorteile mit sich bringen würde; deshalb sollte es möglich sein, dieses System auch nach Ablauf des Übergangszeitraums für vollständig zeitabhängige Systeme anzuwenden. Spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten, wenn auf Lastkraftwagen Straßenbenutzungsgebühren erhoben werden, Maut- oder Benutzungsgebühren auf alle Lastkraftwagen erheben.
- (14) Bei der Stärkung des Nutzer- und des Verursacherprinzips sollten bestimmte Merkmale der Mitgliedstaaten oder ihrer Systeme zur Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren berücksichtigt werden. So sollte es beispielsweise bei besonders dünn besiedelten Gebieten oder bei einem besonders großen Straßennetz, auf das Maut- oder Benutzungsgebühren erhoben werden, möglich sein, für bestimmte Straßenabschnitte Ausnahmen vorzusehen.
- (15) Einige Mitgliedstaaten haben große mautpflichtige Straßennetze, die weitaus mehr Autobahnen und Straßen als die des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen. Auf alle Lastkraftwagen Maut- oder Benutzungsgebühren zu erheben, würde daher insbesondere für kleine und mittlere Handwerksbetriebe (wovon viele in erster Linie Bauleistungen und in der Regel keine Verkehrsdienstleistungen erbringen), zu wesentlich umfangreicheren Belastungen führen. Diese wiederum würden — zum Beispiel im Bausektor — zu höheren Preisen führen. Preissteigerungen könnten bedeuten, dass insbesondere künftige Investitionen wie die energetische Sanierung von Häusern und Wohnungen sowie die Modernisierung der Gebäudetechnik verschoben oder sogar gestrichen werden. Außerdem legen Handwerksbetriebe mit Fahrzeugen mitunter, größere Entfernungen zurück, um ihre Dienstleistungen zu erbringen, und diese Fahrten können nicht ohne Weiteres mit anderen Verkehrsträgern durchgeführt werden. Unternehmen aus ländlichen Gebieten, die aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte und schwächeren Nachfrage in diesen Regionen darauf angewiesen sind, ihre Dienste und Bauleistungen in Ballungsgebieten erbringen zu können, befinden sich zudem gegenüber Unternehmen, die in Großstädten oder am Stadtrand tätig sind, in einer ungünstigeren Wettbewerbssituation. Daher sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, bestimmte Befreiungen von der Gebührenerhebung vorzusehen, etwa für Fahrzeuge, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern benutzt werden.
- (16) Für Menschen mit Behinderungen kann es wichtig sein, statt unwegsamer lokaler Straßen gebührenpflichtige Straßen wie Autobahnen, Tunnel oder Brücken nutzen zu können. Damit sie gebührenpflichtige Straßen ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand nutzen können, sollten die Mitgliedstaaten Fahrzeuge von Menschen mit Behinderungen von der Verpflichtung zur Entrichtung einer Maut- oder Benutzungsgebühr befreien dürfen.

- (17) Den Mitgliedstaaten sollte nahegelegt werden, bei der Anwendung von Systemen zur Erhebung von Gebühren für Straßeninfrastrukturen für Personenkraftwagen sozioökonomischen Faktoren Rechnung zu tragen. Um beispielsweise eine übermäßige Belastung von Häufignutzern zu vermeiden, könnte die Höhe der Gebühren für Personenkraftwagen angepasst werden.
- (18) Es ist besonders wichtig, dass die Mitgliedstaaten ein gerechtes Gebührenerhebungssystem einführen, mit dem insbesondere Nutzer von Privatfahrzeugen, die aufgrund ihres Wohnorts in einem ländlichen oder schwer erreichbaren oder abgelegenen Gebiet häufiger gebührenpflichtige Straßen benutzen müssen, nicht benachteiligt werden.
- (19) Wie im Fall schwerer Nutzfahrzeuge muss auch bei Einführung zeitabhängiger Gebühren für leichte Nutzfahrzeuge sichergestellt werden, dass die Gebühren verhältnismäßig sind, und zwar auch für Nutzungszeiträume, die kürzer als ein Jahr sind. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Nutzungsmuster leichter und schwerer Nutzfahrzeuge unterscheiden. Die Berechnung verhältnismäßiger zeitabhängiger Gebühren könnte anhand vorhandener Daten zu Bewegungsmustern erfolgen.
- (20) Gemäß der Richtlinie 1999/62/EG kann eine Gebühr für externe Kosten erhoben werden, deren Höhe sich an den sozialen Grenzkosten der Nutzung des betreffenden Fahrzeugs orientiert. Das ist erwiesenermaßen die fairste und effizienteste Methode zur Berücksichtigung der von schweren Nutzfahrzeugen durch Luftverschmutzung und Lärmbelastung verursachten negativen ökologischen und gesundheitlichen Auswirkungen und würde eine faire Beteiligung schwerer Nutzfahrzeuge an der Erfüllung der Luftqualitätsstandards für Europa gemäß der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (7) sowie geltender Grenzwerte oder Zielvorgaben für die Lärmbelastung sicherstellen. Der Erhebung derartiger Gebühren sollte also der Weg geebnet werden. Die Erhebung von Gebühren für externe Kosten sollte systematischer erfolgen. Die Mitgliedstaaten sollten bei schweren Nutzfahrzeugen in infrastrukturegebührenpflichtigen Netzen zumindest für die Luftverschmutzung die Gebührenerhebung für externe Kosten anwenden, um zur vollständigen Anwendung des Verursacherprinzips zu gelangen.
- (21) Dabei sollten die höchsten gewogenen durchschnittlichen Gebühren für externe Kosten durch unmittelbar anwendbare Bezugswerte ersetzt werden, die anhand der Inflation, des wissenschaftlichen Fortschritts im Bereich der Schätzung von externen Kosten des Straßenverkehrs und der Entwicklung der Flottenzusammensetzung aktualisiert werden.
- (22) Die Differenzierung der Infrastrukturgebühren nach der Euro-Emissionsklasse hat dazu beigetragen, dass sauberere Fahrzeuge eingesetzt werden. Mit der Flottenerneuerung dürfte diese Art der Gebührendifferenzierung im außerstädtischen Straßennetz mittelfristig an Wirksamkeit verlieren. Die Mitgliedstaaten sollten die Gebührendifferenzierung auf dieser Grundlage also einstellen dürfen.
- (23) Da der Anteil der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge steigt, sollte gleichzeitig eine Differenzierung von Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren nach der CO₂-Emissionsklasse eingeführt werden, die Verbesserungen in diesem Bereich ermöglicht. Bei gemeinsamen Benutzungsgebührensensystemen, die zu einer weiteren Harmonisierung beitragen können, gestaltet sich die Umsetzung der Differenzierung vor allem aufgrund der Bedingungen, die solche gemeinsamen Systeme erfüllen müssen, schwieriger. Da die teilnehmenden Mitgliedstaaten eine Einigung bei der Verteilung der Einnahmen aus der Benutzungsgebühr, erzielen sowie internationale Vereinbarungen ändern müssen, während die Höhe der Gebühr durch die Bestimmungen dieser Richtlinie begrenzt ist, ist es gerechtfertigt, für die Umsetzung der Differenzierung auf der Grundlage der CO₂-Emissionen in einem solchen besonderen Fall mehr Zeit einzuräumen. In jedem Fall sollte so differenziert werden, dass es den Festlegungen der Verordnung (EU) 2019/1242 entspricht.
- (24) Solange es für die Regelung der CO₂-Emissionen keine geeigneteren Instrumente gibt, beispielsweise eine harmonisierte Kraftstoffbesteuerung mit CO₂-Komponente oder ein Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr, sollten die Mitgliedstaaten auch Gebühren für externe Kosten erheben dürfen, die die Kosten von CO₂-Emissionen widerspiegeln. Soweit das aufgrund wissenschaftlicher Nachweise gerechtfertigt ist, sollten die Mitgliedstaaten Gebühren für externe Kosten für CO₂-Emissionen erheben können, die über den in dieser Richtlinie festgelegten Bezugswerten liegen.
- (25) Um die Entwicklung hin zu einer saubereren Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu fördern, sollte die Verpflichtung zur Differenzierung der Infrastrukturgebühren und der Benutzungsgebühren aufgrund der CO₂-Emissionen bestehen, es sei denn, es werden Gebühren für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten erhoben.

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

- (26) Um die Fahrzeuge mit der besten Leistung zu honorieren, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die höchsten Gebührensenkungen auf Fahrzeuge ohne Auspuffemissionen anzuwenden. Um weitere Anreize für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu schaffen, sollten die Mitgliedstaaten diese Fahrzeuge vorübergehend von Straßenbenutzungsgebühren befreien dürfen. Aus demselben Grund, und damit sichergestellt ist, dass der Anteil der Fahrzeuge, die von einer Mautermäßigung profitieren, im Laufe der Jahre stabil bleibt, sodass für die Mitgliedstaaten bei den Mautentnahmen langfristige Planungssicherheit garantiert ist, sollten neue Fahrzeuge anhand ihrer Leistung gegenüber der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten linearen Emissionsreduktionskurve zwischen 2021 und 2030 in CO₂-Emissionsklassen eingestuft werden.
- (27) Um die Wirksamkeit und die Kohärenz der Differenzierung der CO₂-emissionsabhängigen Gebühren und der Gebühren für CO₂-bedingte externe Kosten zu gewährleisten, die beide die Einführung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge fördern sollen, und um sicherzustellen, dass die Richtlinie 1999/62/EG im Einklang mit anderen, möglicherweise in Zukunft angenommenen für den Straßenverkehr geltenden Instrumenten der CO₂-Bepreisung umgesetzt wird, sollte die Kommission die Wirksamkeit und Notwendigkeit dieser Gebühren rechtzeitig bewerten. Ausgehend von dieser Bewertung sollte die Kommission gegebenenfalls eine Änderung der Bestimmungen über die Differenzierung der CO₂-emissionsabhängigen Gebühren und der Gebühren für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten vorschlagen, um eine doppelte Gebührenbelastung durch unterschiedliche Instrumente zur CO₂-Bepreisung zu vermeiden. Während die künftige Maßnahme Rechtssicherheit und eine kohärente Anwendung der verschiedenen Vorschriften gewährleisten sollte, sollte in der vorliegenden Richtlinie präzisiert werden, dass die Mitgliedstaaten nach dem Geltungsbeginn eines anderen für den Straßenverkehr geltenden Instruments zur CO₂-Bepreisung, das auf Unionsebene möglicherweise erlassen wird, z. B. auf der Grundlage des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG, des Beschlusses (EU) 2015/1814 und der Verordnung (EU) 2015/757 [2021/0211 (COD)], nicht mehr verpflichtet sein sollten, das in dieser Richtlinie vorgesehene System zur CO₂-Differenzierung anzuwenden. Sollte zwischenzeitlich ein anderes für den Straßenverkehr geltendes Instrument zur CO₂-Bepreisung angenommen werden, so sollte die Höhe der Gebühren für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten darauf beschränkt werden, was zur Internalisierung dieser externen Kosten erforderlich ist, und die Kommission sollte ermächtigt werden, die in Anhang IIIc festgelegten Bezugswerte im Wege eines delegierten Rechtsakts anzupassen.
- (28) Um das Automobilerbe der Union zu erhalten, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, Fahrzeuge von historischem Interesse einer gesonderten Kategorie zuzuordnen, sodass die gemäß der vorliegenden Richtlinie erhobenen Gebühren angepasst werden können.
- (29) Derzeit sind in der Verordnung (EU) 2019/1242 für Gruppen schwerer Nutzfahrzeuge, die nicht unter Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der genannten Verordnung fallen, keine Emissionsreduktionskurven festgelegt. In Anbetracht von Artikel 15 der genannten Verordnung ist es möglich, dass jene Verordnung künftig geändert wird und dass Emissionsreduktionskurven für solche Fahrzeuggruppen festgelegt werden. Wenn eine solche Änderung erlassen wird, sollte die Differenzierung von Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge gemäß den CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 auch für diese Fahrzeuggruppen gelten. Wird keine derartige Änderung erlassen, so sollte die Differenzierung bei diesen Fahrzeuggruppen nur für die CO₂-Emissionsklassen 1, 4 und 5 erfolgen.
- (30) Im Fall einer Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EU) 2019/1242 auf weitere schwere Nutzfahrzeuge sollte die Kommission gegebenenfalls in Erwägung ziehen, einen Vorschlag für die Änderung der Richtlinie 1999/62/EG dahingehend zu unterbreiten, dass die CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 gemäß den Grundsätzen, die nach der Verordnung (EU) 2019/1242 derzeit für die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge gelten, für alle schweren Nutzfahrzeuge eingeführt werden.
- (31) Die vorliegende Richtlinie sollte die Reduzierung der CO₂-Emissionen vorantreiben, indem technische Verbesserungen an Lastkraftwagenkombinationen und ihren Anhängern und Sattel-Anhängern vorgenommen werden. Daher ist in dieser Richtlinie eine Minderung der Straßenbenutzungsgebühren für Lastkraftwagen mit niedrigen CO₂-Emissionen vorgesehen. Sobald rechtlich zertifizierte Werte für die Auswirkungen von Anhängern und Sattelanhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen vorliegen, sollte die Kommission im Interesse der uneingeschränkten rechtlichen Kohärenz gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie unterbreiten, damit diese zertifizierten Werte berücksichtigt werden, wenn die in der Richtlinie 1999/62/EG vorgesehene Reduzierung der Straßenbenutzungsgebühren festgelegt wird.
- (32) Damit weiterhin der Anreiz für eine Flottenerneuerung besteht und eine Verzerrung des Gebrauchtmrktes für schwere Nutzfahrzeuge verhindert wird, sollte die Einstufung von Fahrzeugen der CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 nach der Erstzulassung alle sechs Jahre überprüft werden. Um den Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten, sollte die Gültigkeit der vor dem Zeitpunkt der Reklassifizierung geltenden Benutzungsgebühren davon unberührt bleiben.

- (33) Was das Inkrafttreten der Reklassifizierung in den Benutzungsgebührensyste­men betrifft, so hängt die Wahl eines geeigneten Modells von konkreten Überlegungen zu dem damit verbundenen Verwaltungsaufwand und den Auswirkungen dieser Reklassifizierung auf die Einnahmen ab. Daher sollte die Entscheidung über die Umsetzung einer Reklassifizierung in den Benutzungsgebührensyste­men den Mitgliedstaaten (oder — im Falle gemeinsamer Systeme — den Gruppen betroffener Mitgliedstaaten) überlassen bleiben.
- (34) Um eine kohärente Anwendung der Mautdifferenzierung nach CO₂-Emissionen zu gewährleisten, muss die Richtlinie 1999/37/EG des Rates ⁽⁸⁾ dahingehend geändert werden, dass die spezifischen CO₂-Emissionen eines schweren Nutzfahrzeugs in seine Zulassungsbescheinigung einzutragen sind, falls sie in seiner Übereinstimmungsbescheinigung angegeben sind. Wird die Verordnung (EU) 2019/1242 auf eine Weise geändert, die sich auf die Berücksichtigung der mit kohlenstoffarmem Kraftstoff verbundenen CO₂-Emissionen auswirkt, könnte es angebracht sein, dass die Kommission prüft, ob für mehr Kohärenz zwischen der vorliegenden Richtlinie und diesen Änderungen gesorgt werden muss. Es ist wichtig, sicherzustellen, dass Bordgeräte, die als Teil eines Mautdienstes verwendet werden, die Daten zu den CO₂-Emissionen und der CO₂-Emissionsklasse des schweren Nutzfahrzeugs enthalten, und dass diese Daten für den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/520 verfügbar sind.
- (35) Leichte Nutzfahrzeuge verursachen zwei Drittel der negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt und die Gesundheit. Daher ist es wichtig, durch Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren nach den spezifischen CO₂-Emissionen der Fahrzeuge und ihren Schadstoffemissionen, die gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission ⁽⁹⁾ und in Bezug auf die Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁰⁾ bestimmt wurden, Anreize für den Einsatz besonders sauberer und kraftstoffeffizienter Fahrzeuge zu schaffen. Um den Einsatz der saubersten und effizientesten Fahrzeuge zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, auf diese Fahrzeuge deutlich ermäßigte Maut- und Straßenbenutzungsgebühren zu erheben. Die Mitgliedstaaten sollten die durch Umrüstung auf alternative Kraftstoffe verbesserte Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs berücksichtigen dürfen. Dabei sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, Kraftstoffe auszunehmen, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen (indirect land-use change, ILUC) erzeugt wurden, für die eine erhebliche Ausweitung des Erzeugungsgebiets auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu verzeichnen ist. Im Rahmen von Dauerabonnements oder anderen vom Mautsystembetreiber autorisierten Mechanismen sollten Nutzer Vorteile daraus ziehen können, dass Maut- oder Benutzungsgebühren entsprechend der nach der Umrüstung verbesserten Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs differenziert werden.
- (36) Damit für die Entwicklung und Nutzung emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge keine Nachteile aufgrund des zusätzlichen Gewichts der emissionsfreien Antriebstechnik entstehen, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, auf solche Fahrzeuge ermäßigte Sätze oder Befreiungen anzuwenden.
- (37) Staus im Straßenverkehr, zu denen alle Kraftfahrzeuge in unterschiedlichem Maße beitragen, verursachen Kosten in Höhe von ungefähr 1 % des Bruttoinlandsprodukts. Ein beträchtlicher Teil dieser Kosten entfällt auf Staus im außerstädtischen Verkehr. Deshalb sollte es gestattet sein, eine besondere Staugebühr zu erheben, sofern sie gleichermaßen für schwere und leichte Fahrzeugkategorien gilt. Da kollektive Verkehrsmittel, das heißt Kleinbusse und Kraftomnibusse, potentiell zur Verringerung von Staus beitragen, können Mitgliedstaaten diese Verkehrsmittel von der Staugebühr ausnehmen. Damit die Gebühr greift und verhältnismäßig ist, sollte sie auf der Grundlage der Grenzkosten von Verkehrsstaus berechnet und nach Ort, Zeitpunkt und Fahrzeugklasse differenziert werden.
- (38) Durch Straßengebühren können Mittel für die Finanzierung der Instandhaltung und des Ausbaus hochwertiger Verkehrsinfrastrukturen mobilisiert werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, über die Verwendung dieser Einnahmen entsprechend Bericht zu erstatten. Das sollte insbesondere helfen, Finanzierungslücken zu erkennen und die Akzeptanz von Straßennutzungsgebühren in der Öffentlichkeit zu erhöhen. Im Interesse der Transparenz sollten die Mitgliedstaaten den Verkehrsteilnehmern bestimmte Informationen über die in ihrem Hoheitsgebiet erhobenen Mautgebühren und Benutzungsgebühren offenlegen, beispielsweise Informationen über die Verwendung der Einnahmen aus der Anwendung der Richtlinie 1999/62/EG, die Differenzierung der Infrastrukturgebühren, Gebühren für externe Kosten und die Gesamteinnahmen aus Staugebühren je Fahrzeugkategorie.

⁽⁸⁾ Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABL L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

⁽⁹⁾ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABL L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABL L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

- (39) Staugebühren sollten in verhältnismäßiger Weise die tatsächlichen Kosten widerspiegeln, die ein Fahrzeug anderen Verkehrsteilnehmern direkt und der Gesamtgesellschaft indirekt verursacht. Um zu verhindern, dass solche Gebühren den freien Personen- und Warenverkehr unverhältnismäßig behindern, sollten sie auf bestimmte Beträge begrenzt werden, die den sozialen Grenzkosten von Verkehrsstaus bei nahezu vollständiger Auslastung entsprechen, d. h., wenn sich das Verkehrsaufkommen der Aufnahmekapazität der Straße nähert. Aus demselben Grund sollte keine Staugebühr in Kombination mit einer nach Tageszeit, Wochentag oder saisonal differenzierten Infrastrukturgebühr erhoben werden, um die Staubildung zu reduzieren. Um mit Staugebühren die bestmögliche positive Wirkung zu erzielen, sollten die entsprechenden Einnahmen für Projekte verwendet werden, mit denen die Ursachen des Problems bekämpft werden.
- (40) Da bestehende Konzessionsverträge andere als die in der vorliegenden Richtlinie festgelegten Regelungen beinhalten können und damit diese Verträge finanziell tragfähig bleiben, ist es angemessen zu verlangen, dass bestehende Konzessionsverträge die Verpflichtung zur Differenzierung der Infrastrukturgebühr erst erfüllen müssen, nachdem sie wesentlich geändert wurden.
- (41) Zur Lösung von Problemen im Zusammenhang mit erheblichen Umweltschäden oder Staus, die nicht nur in Bergregionen durch die Benutzung bestimmter Straßen verursacht werden, könnten auch Aufschläge auf die Infrastrukturgebühr einen nützlichen Beitrag leisten. Die derzeitige Beschränkung von Aufschlägen auf solche Gebiete sollte daher aufgehoben werden. Wenn zwei oder mehr Mitgliedstaaten in demselben Korridor höhere Aufschläge erheben, sollte berücksichtigt werden, dass diese Aufschläge negative Auswirkungen auf andere Mitgliedstaaten im selben Korridor haben könnten. Um eine doppelte Gebührenbelastung der Nutzer zu vermeiden, sollten außerdem auf Straßenabschnitten, auf denen bereits eine Staugebühr erhoben wird, keine Aufschläge zulässig sein. Zu diesem Zweck und um nachteilige Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung von Randgebieten zu vermeiden, und um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollte die Kommission die Durchführungsbefugnis erhalten, von dem Mitgliedstaat übermittelte Pläne abzulehnen oder Änderungen zu fordern, Aufschläge auf die Infrastrukturgebühr für bestimmte Straßenabschnitte hinzuzufügen, die in der Regel verstopft sind oder deren Nutzung durch Fahrzeuge bedeutende Umweltschäden verursachen. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden ⁽¹⁾.
- (42) Um einheitliche Bedingungen für die Anwendung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zum Erlass von Durchführungsrechtsakten zur Präzisierung der Bezugswerte für die CO₂-Emissionen der Untergruppen schwerer Nutzfahrzeuge übertragen werden, die nicht unter Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der Verordnung (EU) 2019/1242 fallen. Die Kommission sollte die für diese Fahrzeuggruppen relevanten Daten wiedergeben, die in dem in Artikel 10 der Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ genannten Bericht veröffentlicht wurden. Da die der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse begrenzt sind, ist es nicht nötig, eine Kontrolle dieser Rechtsakte vor ihrer Annahme durch einen aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammengesetzten Ausschuss vorzusehen.
- (43) Wenn ein Mitgliedstaat ein System von Straßengebühren einführt, könnten dafür gewährte Ausgleichsmaßnahmen in bestimmten Fällen je nach Sachlage zur Diskriminierung nicht ansässiger Verkehrsteilnehmer führen. Die Möglichkeit, einen Ausgleich zu gewähren, sollte deshalb auf Mautgebühren beschränkt werden und im Falle von Benutzungsgebühren nicht mehr möglich sein.
- (44) Damit etwaige Synergien zwischen bestehenden Straßengebührensyste men und für die Senkung der Betriebskosten genutzt werden können, sollte die Kommission in die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten, die gemeinsame Straßengebührensyste me einzuführen gedenken, uneingeschränkt einbezogen werden.
- (45) Es ist notwendig, den Mitgliedstaaten die Finanzierung des Baus, des Betriebs, der Instandhaltung und des Ausbaus von Anlagen zur Strom- oder Kraftstoffversorgung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge zu ermöglichen, um die Elektrifizierung der Straßen zu erleichtern. Insbesondere wenn ein Mitgliedstaat beabsichtigt, diese elektrischen Anlagen unabhängig von der Finanzierung der Straßeninfrastruktur zu finanzieren, sollte diese Richtlinie den betreffenden Mitgliedstaat nicht daran hindern, Gebühren für die Nutzung solcher Anlagen zu erheben.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁽²⁾ Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1).

- (46) Da das Ziel der vorliegenden Richtlinie, nämlich zu gewährleisten, dass die Erhebung nationaler Gebühren auf die Nutzung bestimmter Infrastrukturen durch Fahrzeuge innerhalb eines schlüssigen Rahmens erfolgt, der die Gleichbehandlung in der gesamten Union sichert, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Straßenverkehrs und der Probleme, die mit der vorliegenden Richtlinie gelöst werden sollen, besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht die vorliegende Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (47) Es muss sichergestellt werden, dass Gebühren für externe Kosten, ohne das Gebührensystem übermäßig kompliziert werden zu lassen, weiterhin möglichst genau den durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Klimawandel von schweren Nutzfahrzeugen verursachten Kosten entsprechen, damit der Anreiz besteht, besonders kraftstoffeffiziente Fahrzeuge einzusetzen, und damit die Anreize weiterhin greifen und die Differenzierung von Straßengebühren auf dem neuesten Stand bleibt.
- (48) Daher sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte zu erlassen, um die Bezugswerte der Gebühren für externe Kosten gemäß den Anhängen IIIb und IIIc der Richtlinie 1999/62/EG an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽¹³⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (49) Die Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 1999/62/EG

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

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge“.

2. Die Artikel 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie gilt für:

- a) Kraftfahrzeugsteuern, die von Lastkraftwagen erhoben werden,
- b) Maut- und Benutzungsgebühren, die von Fahrzeugen erhoben werden.

- (2) Diese Richtlinie betrifft nicht Fahrzeuge, die ausschließlich in den außereuropäischen Gebieten der Mitgliedstaaten eingesetzt werden.

- (3) Sie betrifft ferner nicht auf den Kanarischen Inseln, in Ceuta und Melilla sowie auf den Azoren oder Madeira zugelassene Fahrzeuge, die ausschließlich für Transporte in diesen Gebieten oder zwischen diesen Gebieten und dem spanischen bzw. portugiesischen Festland eingesetzt werden.

⁽¹³⁾ ABL L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Artikel 2

(1) Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „transeuropäisches Straßennetz“ die Straßenverkehrsinfrastruktur, die in Kapitel II Abschnitt 3 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) festgelegt und auf den Karten in Anhang I jener Verordnung dargestellt ist;
2. „transeuropäisches Kernverkehrsnetz“ die Verkehrsinfrastruktur im Sinne von Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
3. „Baukosten“ die mit dem Bau verbundenen Kosten, gegebenenfalls einschließlich der Finanzierungskosten, von
 - a) neuen Infrastrukturen oder neuen Infrastrukturverbesserungen, einschließlich umfangreicher struktureller baulicher Instandsetzungen;
 - b) Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen, einschließlich umfangreicher baulicher Instandsetzungen, die nicht mehr als 30 Jahre vor dem 10. Juni 2008 fertig gestellt wurden, soweit Mautsysteme am 10. Juni 2008 bereits eingeführt waren, oder deren Bau nicht mehr als 30 Jahre vor der Einrichtung neuer Mautsysteme, die nach dem 10. Juni 2008 eingeführt wurden, abgeschlossen wurde; oder
 - c) Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen, die vor Ablauf der in Buchstabe b genannten Fristen fertig gestellt wurden, wenn
 - i) ein Mitgliedstaat mittels eines Vertrags mit einem Mautsystembetreiber oder mittels eines anderen Rechtsakts mit gleicher Wirkung, die vor dem 10. Juni 2008 in Kraft traten, ein Mautsystem eingerichtet hat, das die Anlastung dieser Kosten vorsieht, oder
 - ii) ein Mitgliedstaat nachweisen kann, dass es für den Bau der betreffenden Infrastruktur ausschlaggebend war, dass ihre erwartete Lebensdauer über 30 Jahre beträgt.
4. „Finanzierungskosten“ Kreditzinsen und Verzinsung des Eigenkapitals der Anteilseigner;
5. „umfangreiche strukturelle bauliche Instandsetzung“ bauliche Instandsetzung mit Ausnahme derjenigen Instandsetzung, die für die Verkehrsteilnehmer keinen aktuellen Nutzen mehr hat, insbesondere wenn die Ausbesserung durch eine weiter gehende Erneuerung der Straßendecke oder andere Bauarbeiten ersetzt wurde;
6. „Autobahn“ eine Straße, die nur für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die folgende Kriterien erfüllt:
 - a) Sie weist für beide Verkehrsrichtungen — außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend — besondere Fahrbahnen auf, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen auf andere Weise voneinander getrennt sind;
 - b) sie hat keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen; und
 - c) sie ist speziell als Autobahn gekennzeichnet;
7. „Mautgebühr“ eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet, die zur Benutzung der Verkehrswege durch das Fahrzeug berechtigt und die eine oder mehrere der folgenden Gebühren beinhaltet:
 - a) eine Infrastrukturgebühr;
 - b) eine Staugebühr; oder
 - c) eine Gebühr für externe Kosten;
8. „Infrastrukturgebühr“ eine Abgabe zur Anlastung der infrastrukturbezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaurkosten, die in einem Mitgliedstaat entstehen;
9. „Gebühr für externe Kosten“ eine Abgabe zur Anlastung der Kosten, die durch einen oder mehrere der folgenden Faktoren entstehen:
 - a) verkehrsbedingte Luftverschmutzung,
 - b) verkehrsbedingte Lärmbelastung oder
 - c) verkehrsbedingte CO₂-Emissionen;

10. „Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung“ die Kosten der Gesundheitsschäden beim Menschen und der Umweltschäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Emissionen von Feinstaub und Ozonvorläufern wie NO_x sowie von flüchtigen organischen Verbindungen verursacht werden;
11. „Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung“ die Kosten der Gesundheitsschäden beim Menschen und der Umweltschäden, die durch die Lärmemissionen eines Fahrzeugs oder das Abrollgeräusch auf dem Straßenbelag verursacht werden;
12. „Kosten verkehrsbedingter CO₂-Emissionen“ die Kosten der Schäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Freisetzung von CO₂ verursacht werden;
13. „Stau“ eine Situation, in der das Verkehrsaufkommen die Aufnahmekapazität der Straße fast erreicht hat oder überschreitet;
14. „Staugebühr“ eine Abgabe, die von Fahrzeugen zur Anlastung der in einem Mitgliedstaat entstehenden staubedingten Kosten und zur Staureduzierung erhoben wird;
15. „gewogene durchschnittliche Infrastrukturgebühr“ sämtliche Einnahmen aus einer Infrastrukturgebühr in einem bestimmten Zeitraum geteilt durch die Anzahl der in diesem Zeitraum auf den gebührenpflichtigen Straßenabschnitten von schweren Nutzfahrzeugen zurückgelegten Fahrzeugkilometer;
16. „Benutzungsgebühr“ eine zu leistende Zahlung, die während eines bestimmten Zeitraums zur Benutzung der in Artikel 7 Absätze 1 und 2 genannten Verkehrswege durch ein Fahrzeug berechtigt;
17. „Fahrzeug“ Kraftfahrzeuge mit vier oder mehr Rädern oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güter- oder Personenkraftverkehr auf Straßen bestimmt sind oder verwendet werden;
18. „schweres Nutzfahrzeug“ Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von mehr als 3,5 t;
19. „Lastkraftwagen“ schwere Nutzfahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind;
20. „Kraftomnibus“ schwere Nutzfahrzeuge, die für die Beförderung von mehr als acht Fahrgästen (zusätzlich zum Fahrer) bestimmt sind;
21. „leichtes Nutzfahrzeug“ Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von nicht mehr als 3,5 t;
22. „Personenkraftwagen“ leichte Nutzfahrzeuge, die für die Beförderung von bis zu acht Fahrgästen (zusätzlich zum Fahrer) bestimmt sind;
23. „Fahrzeug von historischem Interesse“ Fahrzeuge von historischem Interesse im Sinne von Artikel 3 Absatz 7 der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (**);
24. „Kleinbus“ leichte Nutzfahrzeuge, die für die Beförderung von mehr als acht Fahrgästen (zusätzlich zum Fahrer) bestimmt sind;
25. „Wohnmobil“ Fahrzeuge mit einem Wohnbereich, der Sitzgelegenheiten und einen Tisch, getrennte oder durch Umstellung von Sitzen geschaffene Schlafgelegenheiten, Kochgelegenheiten und Einrichtungen zur Unterbringung von Gegenständen umfasst;
26. „leichtes gewerbliches Nutzfahrzeug“ leichte Nutzfahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind;
27. „Kleintransporter“ leichte Nutzfahrzeuge im Sinne von Anhang I Teil C Nummer 4.2 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates (**);
28. „CO₂-Emissionen“ eines schweren Nutzfahrzeugs seine spezifischen CO₂-Emissionen gemäß Nummer 2.3 seiner Kundeninformationen nach Anhang IV Teil II der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission (****);
29. „emissionsfreies Fahrzeug“
 - a) „emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge“ im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates (****); oder
 - b) Personenkraftwagen, Kleinbusse oder leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge ohne Verbrennungsmotor;

30. „emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug“
 - a) „emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge“ im Sinne von Artikel 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) 2019/1242 oder
 - b) schwere Nutzfahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich von Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d jener Verordnung fallen, deren CO₂-Emissionen weniger als 50 % der Bezugswerte für CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuggruppe betragen und die keine emissionsfreien Fahrzeuge sind;
 31. „Verkehrsunternehmer“ Unternehmen, die Güter oder Fahrgäste im Straßenverkehr befördern;
 32. „Fahrzeug der Emissionsklasse ‚EURO 0‘, ‚EURO I‘, ‚EURO II‘, ‚EURO III‘, ‚EURO IV‘, ‚EURO V‘, ‚EEV‘, ‚EURO VI‘“ ein schweres Nutzfahrzeug, das die jeweiligen Emissionsgrenzwerte in Anhang 0 einhält;
 33. „Typ des schweren Nutzfahrzeugs“ eine Fahrzeugeinstufung, der ein schweres Nutzfahrzeug je nach Achszahl, Abmessungen, Masse oder anderen Faktoren der Fahrzeugeinstufung nach verursachten Straßenschäden, z. B. anhand der in Anhang IV enthaltenen Einteilung nach Straßenschäden, zugeordnet wird, sofern das Einstufungssystem auf Fahrzeugmerkmalen beruht, die in den in allen Mitgliedstaaten verwendeten Fahrzeugunterlagen angegeben oder die von außen sichtbar sind;
 34. „Fahrzeuguntergruppe“ „Fahrzeuguntergruppe“ im Sinne des Artikels 3 Nummer 8 der Verordnung (EU) 2019/1242;
 35. „Fahrzeuggruppe“ eine Gruppe von Fahrzeugen, die in Anhang I Tabelle 1 der Verordnung (EU) 2017/2400 aufgeführt sind;
 36. „Berichtszeitraum des Jahres Y“ „Berichtszeitraum des Jahres Y“ im Sinne des Artikels 3 Nummer 3 der Verordnung (EU) 2019/1242;
 37. „Emissionsreduktionskurve“ für den Berichtszeitraum des Jahres Y in der Fahrzeuguntergruppe (sg), d. h. $ET_{Y,sg}$, das Produkt aus dem jährlichen CO₂-Emissionsreduktionsfaktor ($R-ET_Y$) und dem Bezugswert für CO₂-Emissionen der Untergruppe sg rCO_{2sg} , die für die Jahre $Y \leq 2030$ beide in Anhang I Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2019/1242 definiert sind als: $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$. Für die Jahre $Y \leq 2030$ werden $R-ET_Y$ und rCO_{2sg} gemäß Anhang I Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegt. Für die Jahre $Y > 2030$ wird $R-ET_Y$ auf 0,70 festgesetzt. rCO_{2sg} wird durch die delegierten Rechtsakte, die gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 erlassen werden, für die Berichtszeiträume, die nach dem Tag der Anwendung des delegierten Rechtsakts beginnen, angepasst;
 38. „Bezugswert für CO₂-Emissionen einer Fahrzeuggruppe“:
 - a) für Fahrzeuge, die unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, den gemäß der Formel in Anhang I Nummer 3 dieser Verordnung bestimmten Wert;
 - b) für Fahrzeuge, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, den Durchschnittswert aller CO₂-Emissionen von Fahrzeugen dieser Fahrzeuggruppe, die gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates (*****) für den ersten Berichtszeitraum gemeldet wurden; dieser Zeitraum beginnt nach dem Tag, an dem die Zulassung, der Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen dieser Fahrzeuggruppe, die nicht den in Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400 genannten Anforderungen entsprechen, gemäß Artikel 24 der Verordnung (EU) 2017/2400 verboten wird;
 39. „Konzessionsvertrag“ eine Bau- oder Dienstleistungskonzession im Sinne des Artikels 5 Nummer 1 Buchstabe a bzw. b der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (*****);
 40. „konzessionsgebundene Mautgebühr“ eine von einem Konzessionär im Rahmen eines Konzessionsvertrags erhobene Mautgebühr;
 41. „wesentlich geändertes Maut- oder Gebührenerhebungssystem“ ein Maut- oder Gebührenerhebungssystem, bei dem die Änderung der Tarife — ohne die Auswirkungen des steigenden Verkehrsaufkommens und inflationsbereinigt gemäß den Änderungen des von der Kommission (Eurostat) veröffentlichten EU-weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) mit Ausnahme von Energie und unverarbeiteten Lebensmitteln — voraussichtlich dazu führt, dass die Einnahmen um mehr als 10 % gegenüber dem vorangegangenen Geschäftsjahr steigen.
- (2) Für die Zwecke des Absatzes 1 Nummer 2 gilt Folgendes:
- a) auf jeden Fall darf der Anteil der zu berücksichtigenden Baukosten den am 10. Juni 2008 oder, wenn die Einführung neuer Mautsysteme später erfolgt, den zum Zeitpunkt dieser Einführung noch ausstehenden Anteil der laufenden Lebensdauerperiode der Infrastrukturbestandteile nicht überschreiten;

b) die Kosten für Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen dürfen spezielle Infrastrukturaufwendungen zur Verringerung der Lärmbelästigung, zur Einführung innovativer Technologie oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und tatsächliche Zahlungen des Infrastrukturbetreibers für objektive umweltbezogene Aspekte, wie z. B. Schutz gegen Bodenverseuchung, einschließen.

(3) Unbeschadet des Artikels 7da Absatz 3 können die Mitgliedstaaten Wohnmobile als Kraftomnibusse oder als Personenkraftwagen behandeln.

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

(**) Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).

(***) Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

(****) Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L 349 vom 29.12.2017, S. 1).

(*****) Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

(******) Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1).

(******) Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).“

3. Die Artikel 7 und 7a erhalten folgende Fassung:

„Artikel 7

(1) Unbeschadet des Artikels 9 Absatz 1a dürfen die Mitgliedstaaten unter den in den Absätzen 4 bis 14 dieses Artikels und in den Artikeln 7a bis 7k genannten Bedingungen Maut- und Benutzungsgebühren im transeuropäischen Straßennetz oder auf bestimmten Abschnitten dieses Netzes und zusätzlich auf anderen Abschnitten ihrer Autobahnnetze, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehören, beibehalten oder einführen.

(2) Absatz 1 lässt das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung des AEUV Maut- und Benutzungsgebühren auf anderen Straßen zu erheben, unberührt, sofern die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren auf solchen anderen Straßen den internationalen Verkehr nicht diskriminiert und nicht zur Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen führt. Maut- und Benutzungsgebühren, die auf anderen Straßen als denen des transeuropäischen Straßennetzes und als Autobahnen erhoben werden, müssen die Voraussetzungen der Absätze 4 und 5 des vorliegenden Artikels, des Artikels 7a und des Artikels 7j Absätze 1, 2 und 4 erfüllen.

(3) Unbeschadet anderer Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie können Maut- und Benutzungsgebühren für verschiedene Fahrzeugklassen, beispielsweise schwere Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, leichte Nutzfahrzeuge, leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge, Kleinbusse und Personenkraftwagen, voneinander unabhängig eingeführt oder beibehalten werden. Wenn die Mitgliedstaaten jedoch für Personenkraftwagen Gebühren erheben, müssen sie auch für leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge Gebühren erheben.

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

Die Mitgliedstaaten können davon absehen, Artikel 7ca Absatz 3, Artikel 7ga Absatz 1 und Artikel 7gb Absatz 2 auf solche Mautgebühren für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen anzuwenden, wenn eine oder beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die Anwendung von Artikel 7ca Absatz 3, Artikel 7ga Absatz 1 und Artikel 7gb Absatz 2 wäre zur Einführung einer solchen Differenzierung bei dem betreffenden Mautsystem technisch nicht durchführbar;
- b) die Anwendung von Artikel 7ca Absatz 3, Artikel 7ga Absatz 1 und Artikel 7gb Absatz 2 würde bewirken, dass besonders umweltschädliche Fahrzeuge auf andere Strecken ausweichen, mit negativen Folgen für die Straßenverkehrssicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung.

Ein Mitgliedstaat, der sich gemäß Unterabsatz 2 gegen die Anwendung von Artikel 7ca Absatz 3, Artikel 7ga Absatz 1 und Artikel 7gb Absatz 2 entscheidet, setzt die Kommission davon in Kenntnis.

(5) Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund

- a) der Staatsangehörigkeit des Verkehrsteilnehmers,
- b) des Mitgliedstaats oder Drittlandes der Niederlassung des Verkehrsunternehmers,
- c) des Mitgliedstaats oder Drittlandes der Zulassung des Fahrzeugs, oder
- d) des Ausgangs- oder Zielpunktes der Fahrt eines Verkehrsunternehmers führen.

(6) Die Mitgliedstaaten können auf bestimmten Straßenabschnitten ermäßigte Mautgebühren oder Benutzungsgebühren vorsehen oder bestimmte Straßenabschnitte, insbesondere solche mit geringer Verkehrsdichte in dünn besiedelten Gebieten, vollständig von der Gebührenerhebung ausnehmen.

(7) Bei Maut- und Benutzungsgebühren auf Straßeninfrastrukturen, die Gegenstand von Konzessionsverträgen sind, können die Mitgliedstaaten wenn der Vertrag vor dem 24. März 2022 unterzeichnet wurde oder die Angebote oder Antworten auf Einladungen zur Teilnahme am Verhandlungsverfahren im Rahmen eines öffentlichen Vergabeverfahrens vor dem 24. März 2022 eingegangen sind, von der Anwendung von Artikel 7ca Absatz 3, Artikel 7g Absätze 1 und 2, Artikel 7ga und Artikel 7gb auf die Maut und die Nutzungsgebühren für diese Infrastrukturen absehen, bis der Konzessionsvertrag verlängert oder das Maut- oder Gebührenerhebungssystem wesentlich geändert wird.

(8) Absatz 7 gilt auch für zwischen öffentlichen und nichtöffentlichen Stellen geschlossene langfristige Verträge über die Ausführung von Bauleistungen und/oder die Verwaltung anderer Dienstleistungen als der Ausführung von Bauleistungen ohne Übertragung des Nachfragerisikos, die vor dem 24. März 2022 unterzeichnet wurden.

(9) Die Mitgliedstaaten können ermäßigte Maut- oder Benutzungsgebühren oder Befreiungen von der Verpflichtung zur Entrichtung von Maut- oder Benutzungsgebühren vorsehen für

- a) schwere Nutzfahrzeuge, die von der Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von Kontrollgeräten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) ausgenommen sind,
- b) Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von mehr als 3,5 t und weniger als 7,5 t, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden,
- c) Fahrzeuge, die unter die in Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a und b festgelegten Bedingungen fallen, oder Fahrzeuge, die im Eigentum von Menschen mit Behinderungen stehen oder von diesen genutzt werden, und
- d) emissionsfreie Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von bis zu 4,25 t.

(10) Ab dem 25. März 2030 erheben die Mitgliedstaaten im transeuropäischen Kernverkehrsnetz keine Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge.

(11) Abweichend von Absatz 10 können die Mitgliedstaaten auf Abschnitten des transeuropäischen Kernverkehrsnetzes Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge erheben, jedoch nur in hinreichend begründeten Fällen, in denen die Erhebung einer Maut

- a) beispielsweise aufgrund der begrenzten Länge der betreffenden Straßenabschnitte oder der relativ geringen Bevölkerungsdichte oder des relativ geringen Verkehrsaufkommens im Vergleich zu den erwarteten Einnahmen oder Vorteilen mit unverhältnismäßig hohen Verwaltungs-, Investitions- und Betriebskosten verbunden wäre oder

- b) zu einer Verkehrsverlagerung mit negativen Folgen für die Straßenverkehrssicherheit oder die Gesundheit der Bevölkerung führen würde.

Bevor die Mitgliedstaaten diese Benutzungsgebühren erheben, teilen sie sie der Kommission ihre entsprechende Absicht mit. Die Mitteilung enthält eine Begründung, in der angesichts des Unterabsatz 1 anhand objektiver Kriterien und eindeutiger Informationen zu den benutzungsgebührenpflichtigen Fahrzeugen und Straßenabschnitten dargelegt wird, warum die Benutzungsgebühren erhoben werden.

Die Mitgliedstaaten können für mehrere Straßenabschnitte, die unter die Ausnahmen fallen, eine einzige Mitteilung einreichen, sofern für jeden Abschnitt eine Begründung beigefügt ist.

- (12) Wenn Mitgliedstaaten ein gemeinsames Benutzungsgebührensysteem gemäß Artikel 8 anwenden, passen sie das gemeinsame System bis zum 25. März 2032 an oder lösen es auf.

- (13) Bis zum 25. März 2027 kann ein Mitgliedstaat für Lastkraftwagen beschließen, Maut- oder Benutzungsgebühren nur auf Lastkraftwagen zu erheben, deren technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand mindestens 12 t beträgt, wenn er der Auffassung ist, dass die Erhebung von Maut- oder Benutzungsgebühren auf Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von weniger als 12 t

- a) sich aufgrund von Verkehrsverlagerungen erheblich negativ auf den freien Verkehrsfluss, die Umwelt, den Lärmpegel, Staubbildungen, die Gesundheit oder die Verkehrssicherheit auswirken würde,
- b) Verwaltungskosten in Höhe von mehr als 15 % der zusätzlichen Einnahmen verursachen würde, die durch diese Ausweitung der Gebührenerhebung erzielt würden, oder
- c) eine Fahrzeugklasse betrifft, die höchstens 10 % der anlastbaren Infrastrukturkosten verursacht.

Mitgliedstaaten, die beschließen, Maut- oder Benutzungsgebühren oder beides nur auf Lastkraftwagen zu erheben, deren technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand mindestens 12 t beträgt, teilen der Kommission ihren Beschluss und die Gründe dafür mit.

- (14) Wenn auf alle schweren Nutzfahrzeuge Mautgebühren erhoben werden, können sich die Mitgliedstaaten für die Anlastung eines anderen Prozentsatzes der Kosten von Kraftomnibussen und Wohnmobilen einerseits und von Lastkraftwagen andererseits entscheiden.

- (15) Bis zum 25. März 2027 bewertet die Kommission die Umsetzung und die Wirksamkeit dieser Richtlinie bei der Erhebung von Gebühren für leichte Nutzfahrzeuge.

Bei dieser Bewertung wird der Entwicklung Rechnung getragen, die bei Gebührenregelungen für leichte Nutzfahrzeuge je nach Art der auf die verschiedenen Fahrzeugklassen erhobenen Gebühren, Umfang des gebührenpflichtigen Netzes, Verhältnismäßigkeit der Preisgestaltung und anderen relevanten Elementen zu verzeichnen ist.

Auf der Grundlage dieser Bewertung unterbreitet die Kommission gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie.

Artikel 7a

- (1) Benutzungsgebühren müssen im Verhältnis zur Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege stehen.
- (2) Soweit Benutzungsgebühren auf schwere Nutzfahrzeuge erhoben werden, wird die Infrastrukturnutzung zumindest für folgende Zeiträume ermöglicht: einen Tag, eine Woche, einen Monat und ein Jahr. Der Monatstarif darf nicht mehr als 10 % des Jahrestarifs, der Wochentarif nicht mehr als 5 % des Jahrestarifs und der Tagestarif nicht mehr als 2 % des Jahrestarifs betragen.

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

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

- (3) Soweit Benutzungsgebühren auf Personenkraftwagen erhoben werden, wird die Infrastrukturnutzung zumindest für folgende Zeiträume ermöglicht: einen Tag, eine Woche oder 10 Tage oder beides, einen Monat oder zwei Monate oder beides und ein Jahr. Der Zweimonatstarif darf nicht mehr als 30 % des Jahrestarifs, der Monatstarif nicht mehr als 19 % des Jahrestarifs, der 10-Tages-Tarif nicht mehr als 12 % des Jahrestarifs, der Wochentarif nicht mehr als 11 % des Jahrestarifs und der Tagestarif nicht mehr als 9 % des Jahrestarifs betragen.

Die Mitgliedstaaten können die tägliche Benutzungsgebühr auf Transitzwecke begrenzen.

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

Bei Benutzungsgebührenregelungen, die vor dem 24. März 2022 erlassen waren, können die Mitgliedstaaten Tarife, die über den im ersten Unterabsatz festgelegten Höchstsätzen liegen, insofern sie vor diesem Termin in Kraft waren, sowie entsprechende höhere Tarife für andere Zeiträume unter Einhaltung des Grundsatzes der Gleichbehandlung beibehalten. Sobald ein wesentlich geändertes Gebührenerhebungssystem in Kraft tritt, spätestens aber ab dem 25. März 2030, halten sie jedoch die im ersten und zweiten Unterabsatz festgelegten Höchstsätze ein.

(4) Bei Kleinbussen und leichten gewerblichen Nutzfahrzeugen verfahren die Mitgliedstaaten entweder gemäß Absatz 2 oder Absatz 3. Wenn Mitgliedstaaten für leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge andere Benutzungsgebühren als für Personenkraftwagen festlegen, legen sie für leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge höhere Benutzungsgebührensätze fest als für Personenkraftwagen.

(5) Spätestens bis zum 25. März 2027 bewertet die Kommission, ob es technisch und rechtlich durchführbar ist, zwischen verschiedenen leichten gewerblichen Nutzfahrzeugen zu differenzieren, je nachdem, ob diese leichten gewerblichen Nutzfahrzeuge mit oder ohne Fahrtenschreiber ausgestattet sind. Auf der Grundlage dieser Bewertung unterbreitet die Kommission gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur entsprechenden Änderung dieser Richtlinie.

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

4. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 7aa

(1) Mitgliedstaaten, die in ihrem Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes oder auf einem Abschnitt davon bereits vor dem 24. März 2022 Mautgebühren erhoben haben, können für alle schweren Nutzfahrzeuge oder für bestimmte Typen schwerer Nutzfahrzeuge ein kombiniertes Gebührensystem einführen.

(2) Im Rahmen dieses kombinierten Gebührensystems können die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 Absatz 4 unbeschadet des Artikels 7 Absatz 10 im Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes oder auf Abschnitten davon Benutzungsgebühren für alle schweren Nutzfahrzeuge oder für bestimmte Arten schwerer Nutzfahrzeuge, einschließlich bestimmter Gewichtsklassen schwerer Nutzfahrzeuge, erheben.

(3) Die Benutzungsgebühren im Sinne von Absatz 2 des vorliegenden Artikels werden gemäß Artikel 7ga und nach Euro-Emissionsklasse differenziert. Außerdem legen die Mitgliedstaaten die Benutzungsgebühren einschließlich der Verwaltungskosten für die betreffenden schweren Nutzfahrzeuge in einer Höhe fest, die die in Anhang II festgelegten Höchstsätze nicht übersteigt.

(4) Mitgliedstaaten, die das kombinierte Gebührensystem einrichten, führen eine Folgenabschätzung oder Analyse durch, in deren Rahmen die Einführung dieses Systems dargelegt und begründet wird; die Einführung des Systems wird der Kommission mindestens sechs Monate vor der Einführung mitgeteilt.“

5. Die Artikel 7b und 7c erhalten folgende Fassung:

„Artikel 7b

(1) Die Infrastrukturgebühren für schwere Nutzfahrzeuge beruhen auf dem Grundsatz der Anlastung von Infrastrukturkosten. Die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren für schwere Nutzfahrzeuge 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 und/oder eine Gewinnmarge zu Marktbedingungen umfassen.

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

Artikel 7c

(1) Die Mitgliedstaaten können eine Gebühr für externe Kosten, die sich an den Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, Lärmbelastung, CO₂-Emissionen oder einer Kombination dieser Belastungen orientiert, beibehalten oder einführen.

Wenn auf schwere Nutzfahrzeuge eine Gebühr für externe Kosten erhoben wird, differenzieren die Mitgliedstaaten diese und legen sie entsprechend den in Anhang IIIa angegebenen Mindestanforderungen und Methoden fest, wobei die Bezugswerte in den Anhängen IIIb und IIIc einzuhalten sind. Die Mitgliedstaaten können beschließen, nur einen Prozentsatz dieser Kosten anzulasten.

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

(3) Die Mitgliedstaaten können Ausnahmeregelungen anwenden, die für Fahrzeuge von historischem Interesse eine Anpassung der Gebühren für externe Kosten ermöglichen.“

6. Die folgenden Artikel werden angefügt:

„Artikel 7ca

(1) Erheben die Mitgliedstaaten eine Gebühr für externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung, so berücksichtigen sie die Kosten für das Netz oder den Abschnitt des Netzes, in dem die Gebühr für externe Kosten erhoben wird, und die Fahrzeuge, die dieser Gebühr unterworfen sind.

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

Die Geltungsdauer des Unterabsatzes 1 endet vier Jahre nach dem Tag, an dem die Anwendung der Vorschriften zur Einführung dieser Normen begonnen hat.

(3) Ab dem 25. März 2026 wenden die Mitgliedstaaten bei schweren Nutzfahrzeugen in dem in Artikel 7 Absatz 1 genannten mautpflichtigen Straßennetz eine Gebühr für externe Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung an.

Abweichend von Unterabsatz 1 können die Mitgliedstaaten jedoch entscheiden, die Gebühr für externe Kosten auf den genannten Straßenabschnitten nicht zu erheben, wenn diese Gebührenerhebung zu Ausweichverhalten besonders umweltschädlicher Fahrzeuge führen würde, was wiederum negative Folgen für die Straßenverkehrssicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung mit sich bringen würde.

(4) Wenn konzessionsgebundene Mautgebühren nicht gemäß den Artikeln 7g und 7ga für schwere Nutzfahrzeuge und gemäß Artikel 7gb für leichte Nutzfahrzeuge differenziert werden, können die Mitgliedstaaten die Möglichkeit prüfen, ob Gebühren für CO₂-emissionsbedingte und luftverschmutzungsbedingte externe Kosten erhoben oder Ermäßigungen im Zusammenhang mit diesen Emissionen gewährt werden.

Das Ergebnis dieser fakultativen Bewertung, einschließlich der Gründe dafür, keine Gebühr für externe Kosten zu erheben oder keine Ermäßigungen zu gewähren, ist der Kommission mitzuteilen.

Artikel 7cb

(1) Ein Mitgliedstaat kann auch Gebühren für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten erheben, die über den in Anhang IIIc festgelegten Bezugswerten liegen, sofern diese Gebühren auf nichtdiskriminierende Weise erhoben werden und das Doppelte der in Anhang IIIc festgelegten Werte nicht überschreiten. Wenden Mitgliedstaaten diesen Absatz an, so begründen sie ihre Entscheidung und setzen die Kommission gemäß Anhang IIIa davon in Kenntnis.

(2) Bei Kraftomnibussen können die Mitgliedstaaten beschließen, die für Lastkraftwagen geltenden oder niedrigere Werte anzuwenden.

(3) Eine Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten kann mit einer gemäß Artikel 7ga differenzierten Infrastrukturgebühr kombiniert werden.

(4) Bis zum 25. März 2027 bewertet die Kommission die Umsetzung und die Wirksamkeit der Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten sowie deren Kohärenz mit den Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) und der Richtlinie 2003/96/EG des Rates (**). Auf der Grundlage dieser Bewertung unterbreitet die Kommission gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung des vorliegenden Artikels. Wenn dieser Artikel bis zum 1. Januar 2027 nicht entsprechend geändert wird, die Richtlinie 2003/87/EG oder die Richtlinie

2003/96/EG jedoch so geändert wurde, dass zumindest ein Teil der durch den Straßenverkehr verursachten CO₂-emissionsbedingten externen Kosten effektiv internalisiert wird, nimmt die Kommission im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 9d der vorliegenden Richtlinie zur Änderung des Anhangs IIIc der vorliegenden Richtlinie die Bezugswerte der Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten an, wobei sie dem für Straßenverkehrskraftstoffe in der Union geltenden tatsächlichen CO₂-Preis Rechnung trägt.

- (*) Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).
- (**) Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51).“

7. Artikel 7d erhält folgende Fassung:

„Artikel 7d

Spätestens sechs Monate nach dem Erlass neuer strengerer Euro-Emissionsnormen legt die Kommission gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Festlegung der entsprechenden Bezugswerte in Anhang IIIb und zur Anpassung der Höchstsätze der Benutzungsgebühren in Anhang II vor.“

8. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 7da

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

(2) Die Mitgliedstaaten bestimmen die in Absatz 1 genannten Straßenabschnitte und Zeiträume aufgrund objektiver Kriterien, die an das Ausmaß der Staubelastung der Straßen und ihrer Umgebung geknüpft sind, gemessen z. B. am durchschnittlichen Zeitverlust oder an den Staulängen.

(3) Eine auf einem Abschnitt des Straßennetzes erhobene Staugebühr gilt in gleicher Weise für alle Fahrzeugklassen entsprechend den Norm-Äquivalenzfaktoren in Anhang V. Um kollektive Verkehrsmittel, die sozioökonomische Entwicklung und den territorialen Zusammenhalt zu fördern, können die Mitgliedstaaten jedoch Kleinbusse und Kraftomnibusse ganz oder teilweise von der Staugebühr befreien. Wohnmobile gelten für die Zwecke dieses Absatzes unabhängig von ihrer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand nicht als Kraftomnibusse.

(4) Die Staugebühr muss den Mindestanforderungen in Anhang V genügen. Sie spiegelt die Kosten wider, die ein Fahrzeug anderen Verkehrsteilnehmern und indirekt der Gesellschaft verursacht, und wird unter Beachtung der in Anhang VI für bestimmte Straßenkategorien festgelegten Bezugswerte festgelegt. Wenn ein Mitgliedstaat beabsichtigt, Staugebühren zu erheben, die über den in Anhang VI festgelegten Bezugswerten liegen, setzt er die Kommission davon gemäß den Anforderungen in Anhang V in Kenntnis.

Einnahmen aus Staugebühren oder der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen werden zur Lösung des Stauproblems oder zur Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrs und einer nachhaltigen Mobilität verwendet.

Wenn diese Einnahmen in den Staatshaushalt fließen, gilt Unterabsatz 2 dann als von einem Mitgliedstaat erfüllt, wenn dieser finanzielle Fördermaßnahmen zur Lösung des Stauproblems oder zur Entwicklung eines nachhaltigen Transports und nachhaltiger Mobilität ergreift, deren Wert dem Betrag der Einnahmen aus Staugebühren entspricht.

(5) Die Mitgliedstaaten schaffen geeignete Mechanismen für die Überwachung der mit Staugebühren erzielten Wirkung und für die Überprüfung der Gebührenhöhe. Jeder Mitgliedstaat überprüft regelmäßig, zumindest alle drei Jahre, die Höhe der Gebühren, um sicherzustellen, dass diese nicht höher sind als die Kosten der in dem betreffenden Mitgliedstaat auftretenden Staus auf den Straßenabschnitten, auf denen die Staugebühr erhoben wird.“

9. Artikel 7e Absätze 1 und 2 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten berechnen den Höchstsatz der Infrastrukturgebühren für schwere Nutzfahrzeuge anhand einer Methode, bei der die in Artikel 7b und Anhang III aufgeführten Eckpunkte für die Berechnung zugrunde gelegt werden.

(2) Im Falle konzessionsgebundener Mautgebühren dürfen die Infrastrukturgebühren für schwere Nutzfahrzeuge nicht höher sein als bei Anwendung einer Methode, der die in Artikel 7b und Anhang III aufgeführten Eckpunkte für die Berechnung zugrunde liegen. Die entsprechende Äquivalenz ist anhand eines der Art des Konzessionsvertrags entsprechend angemessenen, ausreichend langen Bezugszeitraums zu ermitteln.“

10. Die Artikel 7f und 7g erhalten folgende Fassung:

„Artikel 7f

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

- a) Die durch den Aufschlag erzielten Mehreinnahmen werden in den Ausbau von Verkehrsdiensten oder den Bau oder die Instandhaltung derjenigen Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Kernverkehrsnetzes investiert, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw. der betreffenden Umweltschäden beitragen und auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Aufschlag gilt;
- b) der Aufschlag überschreitet nicht 15 % der gemäß Artikel 7b Absatz 1 und Artikel 7e der vorliegenden Richtlinie berechneten gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren, außer wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte der Kernnetzkorridore im Sinne von Kapitel IV der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 investiert werden; in diesem Fall darf der Aufschlag 25 % dieser gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren nicht überschreiten; oder zwei oder mehr Mitgliedstaaten erheben in demselben Korridor einen Aufschlag; in diesem Fall darf mit Zustimmung aller Mitgliedstaaten, die Teil dieses Korridors sind und an Mitgliedstaaten angrenzen, in deren Hoheitsgebiet der Abschnitt des Korridors liegt, für den der Aufschlag gilt, ein Aufschlag von mehr als 25 %, aber nicht mehr als 50 % dieser gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren erhoben werden;
- c) die Erhebung des Aufschlags hat keine Benachteiligung des gewerblichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge;
- d) der Kommission wird vor Erhebung des Aufschlags eine genaue Beschreibung des Ortes der Aufschlagserhebung sowie ein Beleg für die Entscheidung zur Finanzierung der in Buchstabe a genannten Verkehrsinfrastrukturen oder Verkehrsdienste 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 Finanzierungsplänen und der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse für die mit den Einnahmen aus dem Aufschlag mitfinanzierten Vorhaben überein.

(2) Bei einem neuen grenzüberschreitenden Vorhaben wird ein Aufschlag nur mit Zustimmung aller an dem Vorhaben beteiligten Mitgliedstaaten erhoben.

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

(4) Erhält die Kommission die vorgeschriebenen Informationen von einem Mitgliedstaat, der einen Aufschlag erheben will, stellt sie diese Informationen den Mitgliedern des in Artikel 9c genannten Ausschusses zur Verfügung. Ist die Kommission der Ansicht, dass der geplante Aufschlag nicht den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgelegten Bedingungen entspricht oder dass der geplante Aufschlag erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in Regionen in Randlage haben wird, kann sie im Wege von Durchführungsrechtsakten die von dem betreffenden Mitgliedstaat vorgelegten Gebührenpläne ablehnen oder deren Abänderung verlangen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9c Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

Artikel 7g

(1) Die Infrastrukturgebühr darf zur Staureduzierung, zur Minimierung von Infrastrukturschäden und zur Optimierung der Nutzung der betreffenden Infrastruktur oder zur Förderung der Verkehrssicherheit differenziert werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Die Differenzierung ist transparent, wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und ist allen Nutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich;
- b) die Differenzierung erfolgt nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit;
- c) keine Infrastrukturgebühr beträgt mehr als 175 % des Höchstbetrags der gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühr gemäß Artikel 7b;
- d) die Hauptverkehrszeiten, in denen zur Staureduzierung die höheren Infrastrukturgebühren erhoben werden, betragen höchstens sechs Stunden pro Tag;
- e) die Differenzierung wird für den überlasteten Straßenabschnitt auf transparente und ertragsneutrale Weise gestaltet und angewandt, indem Verkehrsteilnehmern, die den betreffenden Straßenabschnitt außerhalb der Hauptverkehrszeiten nutzen, ermäßigte Mautgebühren und denjenigen Verkehrsteilnehmern, die denselben Abschnitt während der Stoßzeiten nutzen, erhöhte Mautgebühren berechnet werden;
- f) für den betreffenden Straßenabschnitt wird keine Staugebühr erhoben.

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

(2) Bis die Differenzierung von Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren im Sinne des Artikels 7ga zur Anwendung kommt, differenzieren die Mitgliedstaaten bei schweren Nutzfahrzeugen die Infrastrukturgebühr nach der Euro-Emissionsklasse des Fahrzeugs so, dass keine Infrastrukturgebühr mehr als 100 % über der entsprechenden Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Euro-Emissionsnormen erfüllen. Sobald die Differenzierung von Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren nach Artikel 7ga erfolgt, können die Mitgliedstaaten die Differenzierung nach Euro-Emissionsklasse einstellen.

Abweichend von Unterabsatz 1 kann ein Mitgliedstaat von der geforderten Differenzierung der Infrastrukturgebühr abweichen, wenn einer der folgenden Umstände vorliegt:

- a) die Kohärenz der Mautsysteme in seinem Hoheitsgebiet würde dadurch ernsthaft untergraben;
- b) eine solche Differenzierung wäre für das betreffende Mautsystem technisch nicht umsetzbar;
- c) die umweltschädlichsten Fahrzeuge würden auf andere Strecken ausweichen, mit negativen Folgen für die Straßenverkehrssicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung;
- d) die Mautgebühr schließt eine Gebühr für luftverschmutzungsbedingte externe Kosten ein.

Alle derartigen Ausnahmen oder Abweichungen sind der Kommission mitzuteilen.

(3) Die Differenzierung nach diesem Artikel darf nicht dazu dienen, zusätzliche Einnahmen zu erzielen.“

11. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 7ga

(1) Die Mitgliedstaaten nehmen eine Differenzierung von Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge nach Maßgabe des vorliegenden Artikels vor.

Die Mitgliedstaaten wenden diese Differenzierung für Untergruppen schwerer Nutzfahrzeuge, die unter Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, spätestens zwei Jahre, nachdem der für diese Fahrzeuguntergruppen geltende Bezugswert für CO₂-Emissionen in den gemäß Artikel 11 Absatz 1 dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten veröffentlicht wurde, an.

Die Differenzierung nach den CO₂-Emissionsklassen 1, 4 und 5 gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels gilt für Gruppen schwerer Nutzfahrzeuge, die nicht unter Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, spätestens zwei Jahre, nachdem der für die betreffende Gruppe geltende Bezugswert für CO₂-Emissionen in den gemäß Absatz 7 des vorliegenden Artikels erlassenen Durchführungsrechtsakten veröffentlicht wurde. Wird Anhang I Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2019/1242 dahingehend durch einen Rechtsakt der Union geändert, dass die Bezugswerte für CO₂-Emissionen, die für eine Gruppe schwerer Nutzfahrzeuge gelten, erfasst sind, so werden diese Bezugswerte für die CO₂-Emissionen nicht länger gemäß Absatz 7 des vorliegenden Artikels, sondern nach Anhang I Nummer 5.1 dieser Verordnung festgelegt.

Werden Emissionsreduktionskurven für Gruppen schwerer Nutzfahrzeuge, die nicht unter Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, durch einen Rechtsakt der Union zur Änderung von Anhang I Nummer 5.1 der genannten Verordnung festgelegt, so gelten die Differenzierungen für die CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels ab dem Tag des Inkrafttretens der neuen Emissionsreduktionskurven.

Unbeschadet der in Absatz 3 vorgesehenen Ermäßigungssätze können die Mitgliedstaaten für emissionsfreie Fahrzeuge jeder Fahrzeuggruppe ab dem 24. März 2022 bis zum 31. Dezember 2025 ermäßigte Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätze oder die Befreiung von diesen Gebühren vorsehen. Ab dem 1. Januar 2026 sind solche Ermäßigungen auf 75 % der Gebühren begrenzt, die für die CO₂-Emissionsklasse 1 im Sinne von Absatz 2 gelten.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 legen die Mitgliedstaaten für jeden Typ schwerer Nutzfahrzeuge die folgenden CO₂-Emissionsklassen fest:

- a) CO₂-Emissionsklasse 1 — Fahrzeuge, die zu keiner der CO₂-Emissionsklassen der Buchstaben b bis e gehören;
- b) CO₂-Emissionsklasse 2 — Fahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe *sg*, die im Berichtszeitraum des Jahres Y erstmals zugelassen wurden und deren CO₂-Emissionen mehr als 5 % unter der Emissionsreduktionskurve für den Berichtszeitraum des Jahres Y und die Fahrzeuguntergruppe *sg* liegen, aber keiner der unter den Buchstaben c, d und e genannten CO₂-Emissionsklassen angehören;
- c) CO₂-Emissionsklasse 3 — Fahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe *sg*, die im Berichtszeitraum des Jahres Y erstmals zugelassen wurden und deren CO₂-Emissionen mehr als 8 % unter der Emissionsreduktionskurve für den Berichtszeitraum des Jahres Y und die Fahrzeuguntergruppe *sg* liegen, aber keiner der unter den Buchstaben d und e genannten CO₂-Emissionsklassen angehören;
- d) CO₂-Emissionsklasse 4 — emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge;
- e) CO₂-Emissionsklasse 5 — emissionsfreie Fahrzeuge.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Einstufung eines Fahrzeugs der CO₂-Emissionsklasse 2 oder 3 nach seiner Erstzulassung alle sechs Jahre überprüft wird und dass das Fahrzeug auf der Grundlage der zu diesem Zeitpunkt geltenden Schwellenwerte gegebenenfalls neu in die entsprechende Emissionsklasse klassifiziert wird. Für die Benutzungsgebühr wird die Reklassifizierung spätestens am ersten Geltungstag, das heißt am Tag dieser Reklassifizierung oder an dem darauf folgenden Tag wirksam.

(3) Unbeschadet des Absatzes 1 werden ermäßigte Gebühren bei Fahrzeugen der CO₂-Emissionsklassen 2, 3 sowie 4 und 5 wie folgt erhoben:

- a) CO₂-Emissionsklasse 2-5 bis 15 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren;
- b) CO₂-Emissionsklasse 3-15 bis 30 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren;
- c) CO₂-Emissionsklasse 4-30 bis 50 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren;
- d) CO₂-Emissionsklasse 5-50 bis 75 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren.

Erfolgt eine Differenzierung der Infrastrukturgebühr oder der Benutzungsgebühr auch anhand der Euro-Emissionsklasse, so beziehen sich die in Unterabsatz 1 genannten Ermäßigungen auf die Gebühr, die für die strengste Euro-Emissionsnorm gilt.

(4) Die Differenzierung nach diesem Artikel darf nicht dazu dienen, zusätzliche Einnahmen zu erzielen.

(5) Abweichend von Absatz 1 des vorliegenden Artikels kann ein Mitgliedstaat von der Verpflichtung zur Differenzierung der Infrastrukturgebühr gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels absehen, wenn eine Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten erhoben und gemäß den in Anhang IIIc vorgesehenen Bezugswerten für die Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten differenziert wird.

(6) Auf den Straßenabschnitten, auf denen ein Fahrzeug nachweislich ohne CO₂-Emissionen betrieben wird, können die Mitgliedstaaten für dieses Fahrzeug ermäßigte Gebühren gemäß CO₂-Emissionsklasse 5 erheben. Mitgliedstaaten, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, erheben die für die CO₂-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren für dieses Fahrzeug in anderen Straßenabschnitten.

(7) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen für Fahrzeuggruppen, die nicht unter Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der Verordnung (EU) 2019/1242 fallen.

In diesen Durchführungsrechtsakten werden die für jede Fahrzeuggruppe relevanten Daten wiedergegeben, die in dem Bericht gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2018/956 veröffentlicht wurden. Die Kommission erlässt diese Durchführungsrechtsakte spätestens sechs Monate nach der Veröffentlichung des entsprechenden in Artikel 10 der Verordnung (EU) 2018/956 genannten Berichts.

(8) Bis zum 25. März 2027 bewertet die Kommission die Umsetzung und die Wirksamkeit der CO₂-emissionsabhängigen Gebührendifferenzierung nach diesem Artikel sowie deren Notwendigkeit und Kohärenz mit den Richtlinien 2003/87/EG und 2003/96/EG. Auf der Grundlage dieser Bewertung legt die Kommission gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie über die CO₂-emissionsabhängige Gebührendifferenzierung vor.

(9) Die Kommission überprüft nach dem 24. März 2022 alle fünf Jahre die Höchstsätze der Benutzungsgebühren in Anhang II und die in Absatz 3 genannten Ermäßigungen und unterbreitet gegebenenfalls einen auf den Ergebnissen dieser Überprüfung beruhenden Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Bestimmungen.

(10) Die Kommission verfasst nach dem 24. März 2022 alle 30 Monate einen Bericht, in dem sie bewertet, ob die in Artikel 7ga Absatz 2 Buchstaben b und c dieser Richtlinie genannten Schwellenwerte für die CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 angesichts der gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 veröffentlichten Bezugswerte für CO₂-Emissionen oder der gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 gemeldeten CO₂-Emissionen angemessen sind, und unterbreitet auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Bewertung gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Schwellenwerte.

(11) Die in diesem Artikel genannte Differenzierung von Gebühren nach CO₂-Emissionen ist nicht zwingend vorgeschrieben, wenn eine andere EU-Maßnahme zur CO₂-Bepreisung von Straßenverkehrskraftstoffen gilt.

Artikel 7gb

(1) Die Mitgliedstaaten können bei leichten Nutzfahrzeugen Maut- und Benutzungsgebühren nach der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs differenzieren, die anhand der in Eintrag 49 der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs erfassten kombinierten oder gewogenen kombinierten spezifischen CO₂-Emissionen und der Euro-Emissionsleistung bestimmt wird.

Unbeschadet des Absatzes 2 gelten niedrigere Maut- und Benutzungsgebührensätze für Personenkraftwagen, Kleinbusse und leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge, die die beiden folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) Ihre gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission (*) bestimmten spezifischen CO₂-Emissionen sind gleich null oder niedriger als die folgenden Werte:
 - i) für den Zeitraum 2021 bis 2024 die EU-weiten Flottenziele₂₀₂₁ gemäß Anhang I Teil A Nummer 6 und Teil B Nummer 6 der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates (**);
 - ii) für den Zeitraum 2025 bis 2029 die gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 und Teil B Nummer 6.1.1 der Verordnung (EU) 2019/631 ermittelten EU-weiten Flottenziele;
 - iii) für den Zeitraum ab 2030 die gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.2 und Teil B Nummer 6.1.2 der Verordnung (EU) 2019/631 ermittelten EU-weiten Flottenziele;
- b) ihre gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten Schadstoffemissionen entsprechen den in der Tabelle in Anhang VII dieser Richtlinie angegebenen Werten. Die Mitgliedstaaten können die Ermäßigung für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß Anhang VII der vorliegenden Richtlinie gewähren, ohne für die anderen in jenem Anhang genannten Emissionsklassen Ermäßigungen zu gewähren.

(2) Ab dem 1. Januar 2026 differenzieren die Mitgliedstaaten, soweit technisch durchführbar, die Maut- und Jahresbenutzungsgebührensätze für Kleintransporter und Kleinbusse entsprechend der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs gemäß den Vorschriften in Anhang VII. Zu diesem Zweck dienen die Bestimmungen von Absatz 1 Unterabsatz 2 als Hinweis.

Wenn Mitgliedstaaten sich dafür entscheiden, unterschiedliche Emissionsverhaltenskriterien oder von den in Absatz 1 genannten abweichende Ermäßigungsstufen anzuwenden oder unterschiedliche oder zusätzliche Kriterien aufzunehmen, setzen sie die Kommission davon spätestens sechs Monate vor Einführung der Differenzierung in Kenntnis zusammen mit einer Begründung.

Die Mitgliedstaaten können sich jedoch entscheiden, Ermäßigungen nur für emissionsfreie Fahrzeuge anzuwenden und auf andere Fahrzeuge keine Differenzierungen anzuwenden, ohne die Kommission davon in Kenntnis zu setzen

(3) Unter den in den Absätzen 1 und 2 genannten Bedingungen können die Mitgliedstaaten die durch die Umrüstung auf alternative Kraftstoffe erzielte Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs berücksichtigen.

(4) Zur Erhebung von Gebühren auf Fahrzeuge von historischem Interesse können die Mitgliedstaaten Sondermaßnahmen ergreifen.

(5) Die Differenzierung nach diesem Artikel darf nicht dazu dienen, zusätzliche Einnahmen zu erzielen.

(*) Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

(**) Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011. (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).“

12. Artikel 7h wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Der Einleitungssatz erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens sechs Monate vor dem Einsatz eines neuen oder wesentlich geänderten Systems für die Erhebung von Infrastrukturgebühren folgende Angaben:“.

ii) In Buchstabe a wird folgender Gedankenstrich angefügt:

„— gegebenenfalls eindeutige Angaben zu den Hauptmerkmalen des elektronischen Mautsystems, einschließlich Interoperabilität;“.

b) Der folgende Absatz wird eingefügt:

„(1a) Im Zuge der Übermittlung von Angaben an die Kommission gemäß Absatz 1 kann ein Mitgliedstaat Informationen über mehr als eine Änderung am System für die Erhebung von Infrastrukturgebühren aufnehmen. Wurde die Kommission bereits über eine Änderung informiert, so wird die Informationsanforderung des Absatzes 1 als durch den Mitgliedstaat erfüllt angesehen und die Änderung kann ohne Information der Kommission durchgeführt werden.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Vor dem Einsatz eines neuen oder wesentlich geänderten Systems für die Erhebung von Gebühren für externe Kosten oder Staugebühren unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über das betreffende Netz sowie die vorgesehenen Tarife pro Fahrzeugklasse und Emissionsklasse und teilen der Kommission gegebenenfalls die Angaben gemäß Anhang IIIa Nummer 2 oder Anhang V Nummer 2 mit.“

d) Absatz 4 wird gestrichen.

13. Artikel 7i wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Buchstaben b und c erhält folgende Fassung:

- „b) die Ermäßigungen entsprechen den durch die andere Behandlung von Häufignutzern im Vergleich zu Gelegenheitsnutzern tatsächlich eingesparten Verwaltungskosten;
- c) die Ermäßigungen überschreiten nicht 13 % der Infrastrukturgebühr, die bei gleichwertigen, nicht ermäßigungsberechtigten Fahrzeugen erhoben wird.“

b) Der folgende Absatz wird eingefügt:

„(2a) Die Mitgliedstaaten können Häufignutzern, insbesondere in dünn besiedelten Gebieten und Randbezirken von Städten, Ermäßigungen auf die Infrastrukturgebühr für Personenkraftwagen gewähren. Rückläufige Einnahmen aufgrund Häufignutzern gewährter Ermäßigungen dürfen nicht zu Lasten von Nutzern gehen, die die Infrastruktur seltener nutzen.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Vorbehaltlich der Bedingungen des Artikels 7g Absatz 1 Buchstabe b und des Artikels 7g Absatz 5 dieser Richtlinie können auf Mautgebührensätze für Großprojekte im transeuropäischen Kernverkehrsnetz gemäß den Karten in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 auch andere Formen der Differenzierung angewandt werden, um die wirtschaftliche Rentabilität solcher Vorhaben sicherzustellen, wenn sie im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen. Die resultierende Gebührenstruktur muss linear und verhältnismäßig sein. Ihre Details werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und sind allen Nutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich. Das darf nicht dazu führen, dass zusätzliche Kosten in Form höherer Mautgebühren an andere Nutzer weitergegeben werden.“

14. Artikel 7j wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Maut- und Benutzungsgebühren werden so eingeführt und erhoben und ihre Zahlung wird so kontrolliert, dass sie den freien Verkehrsfluss möglichst wenig beeinträchtigen und dass sie keine Zwangskontrollen an den Binnengrenzen der Union erfordern. Hierzu arbeiten die Mitgliedstaaten bei der Erstellung von Methoden zusammen, die es den Verkehrsteilnehmern ermöglichen, die Maut- und Benutzungsgebühren zumindest elektronisch oder am Grenzübergang oder an den größeren Zahlstellen 24 Stunden täglich und mit üblichen Zahlungsmitteln inner- und außerhalb derjenigen Mitgliedstaaten zu entrichten, in denen sie erhoben werden. Die Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, physische Zahlstellen bereitzustellen.“

b) Der folgende Absatz wird eingefügt:

„(2a) Kann ein Fahrer oder gegebenenfalls der Verkehrsunternehmer oder der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) für die Zwecke von Artikel 7g Absatz 2, Artikel 7ga oder Artikel 7gb keinen Beleg für die Emissionsklasse des Fahrzeugs vorweisen, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Maut- oder Benutzungsgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Verkehrsteilnehmer die Emissionsklasse des Fahrzeugs zumindest auf elektronischem Wege angeben kann, bevor er die Infrastruktur nutzt. Die Mitgliedstaaten können elektronische und nichtelektronische Möglichkeiten anbieten, die es dem Nutzer ermöglichen, die für die Inanspruchnahme von Mautermäßigungen oder im Falle einer Kontrolle verlangten Belege vorzuweisen. Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass elektronisch übermittelte Belege vor der Nutzung der Infrastruktur vorgewiesen werden.

Die Mitgliedstaaten können die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass Belege, die innerhalb von 30 Tagen oder eines von den Mitgliedstaaten festgelegten längeren Zeitraums nach der Nutzung der Infrastruktur vorgewiesen werden, akzeptiert werden und dass die etwaige Differenz zwischen den erhobenen Maut- oder Benutzungsgebühren und der Maut- oder Benutzungsgebühr aufgrund der Emissionsklasse des betreffenden Fahrzeugs gemäß den innerhalb der Frist vorgewiesenen Belegen erstattet wird.“

c) Die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Erhebt ein Mitgliedstaat eine Mautgebühr für ein Fahrzeug, so sind der Gesamtbetrag der Mautgebühr, der Betrag der Infrastrukturgebühr, der Betrag der Gebühr für externe Kosten und der Betrag der Staugebühr, soweit zutreffend, auf einem Beleg anzugeben, der dem Verkehrsteilnehmer möglichst in elektronischer Form ausgestellt wird. Der Verkehrsteilnehmer kann sein Einverständnis dafür geben, dass ihm kein Beleg ausgestellt wird.“

(4) Soweit es wirtschaftlich durchführbar ist, verwenden die Mitgliedstaaten für die Erhebung und Einziehung von Infrastrukturgebühren, Gebühren für externe Kosten und Staugebühren ein elektronisches Mautsystem, das den Bestimmungen des Artikels 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) entspricht. Die Kommission fördert die Kooperation zwischen den Mitgliedstaaten, die sich unter Umständen als erforderlich erweist, um die Interoperabilität der elektronischen Systeme zur Mauterhebung auf europäischer Ebene zu gewährleisten.

(*) Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45).“

15. Artikel 7k erhält folgende Fassung:

„Artikel 7k

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

16. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Buchstaben a und b erhält folgende Fassung:

„a) Die Entrichtung der gemeinsamen Benutzungsgebühren berechtigt zur Benutzung des von den teilnehmenden Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 2 definierten Straßennetzes;

b) die gemeinsamen Benutzungsgebührensätze werden von den teilnehmenden Mitgliedstaaten in einer Höhe festgelegt, die die in Artikel 7a genannten Höchstsätze nicht überschreitet;“.

b) Der folgende Absatz wird angefügt:

„(3) Im Falle eines gemeinsamen Systems für Benutzungsgebühren im Sinne von Absatz 1 des vorliegenden Artikels wird die Geltungsdauer der Differenzierungen gemäß Artikel 7ga Absatz 1 Unterabsätze 2 und 3 nach Inkrafttreten dieser Richtlinie bis zum 25. März 2025 oder, wenn die Bezugswerte für CO₂-Emissionen nach dem 24. März 2022 veröffentlicht werden, nach der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen verlängert.“

17. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1a erhält folgende Fassung:

„(1a) Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht an der Erhebung von

a) Gebühren, die speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung auf Straßen in städtischen Gebieten konzipiert sind; das gilt auch für Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die städtische Gebiete durchqueren;

b) Gebühren, die speziell für die Finanzierung des Baus, des Betriebs, der Instandhaltung und des Ausbaus von Anlagen konzipiert sind, die als Bestandteil von oder entlang von oder über Straßen für die Stromversorgung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge im Straßenverkehr errichtet werden bzw. wurden und die bei diesen Fahrzeugen erhoben werden.

Diese Gebühren werden auf nichtdiskriminierende Weise erhoben.“

b) Absatz 2 Unterabsatz 2 wird gestrichen.

18. In Artikel 9c wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“

19. Die Artikel 9d und 9e erhalten folgende Fassung:

„Artikel 9d

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 9e zur Änderung dieser Richtlinie in Bezug auf Anhang 0, die Formeln in Anhang IIIa Nummern 4.1 und 4.2 und die Beträge in den Tabellen der Anhänge IIIb und IIIc zu deren Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt zu erlassen.

Unter den in Artikel 7cb Absatz 4 genannten Umständen erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 9e, um die in Anhang IIIc dieser Richtlinie festgelegten Bezugswerte für die Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten zu ändern, wobei sie dem für Straßenverkehrskraftstoffe in der Union geltenden tatsächlichen CO₂-Preis Rechnung trägt. Diese Änderungen sind darauf beschränkt, sicherzustellen, dass die Höhe der Gebühren für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten nicht über das hinausgeht, was zur Internalisierung dieser externen Kosten erforderlich ist.

Artikel 9e

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 9d genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 24. März 2022 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9d kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (*) enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9d erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

(*) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“

20. Die Artikel 9f und 9g werden gestrichen.
21. Die Artikel 10a und 11 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 10a

(1) Die in Anhang II festgelegten, in Euro ausgedrückten Beträge und die in den Tabellen der Anhänge IIIb und IIIc festgelegten, in Cent ausgedrückten Beträge werden alle zwei Jahre angepasst, um Änderungen des EU-weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) mit Ausnahme von Energie und unverarbeiteten Lebensmitteln (wie von der Kommission (Eurostat) veröffentlicht) Rechnung zu tragen. Die erste Anpassung findet zum 31. März 2025 statt.

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

(2) Die Kommission veröffentlicht die angepassten Beträge gemäß Absatz 1 im *Amtsblatt der Europäischen Union* bis zum 31. März 2025. Diese angepassten Beträge treten am ersten Tag des auf die Veröffentlichung folgenden Monats in Kraft.

Artikel 11

(1) Bis zum 25. März 2025 und anschließend alle fünf Jahre veröffentlichen die Mitgliedstaaten in zusammengefasster Form einen Bericht über die in ihrem Hoheitsgebiet erhobenen Maut- und Benutzungsgebühren.

- (2) Der nach Absatz 1 zu veröffentlichende Bericht enthält folgende Angaben:
- a) die Entwicklungen bei Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur, d. h. der gebührenpflichtigen Netze und Fahrzeugkategorien, einschließlich etwaiger Ausnahmen gemäß den Artikeln 7, 7c oder 7gb;
 - b) die Differenzierung der Infrastrukturgebühren oder Benutzungsgebühren nach Fahrzeugklasse und Typ des schweren Nutzfahrzeugs;
 - c) die Differenzierung von Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren entsprechend der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen gemäß den Artikeln 7g, 7ga oder 7gb;
 - d) gegebenenfalls die Differenzierung von Infrastrukturgebühren nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit gemäß Artikel 7g Absatz 1;
 - e) die Gebühren für externe Kosten, die auf die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum erhoben werden;
 - f) die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren und die Gesamteinnahmen aus diesen Infrastrukturgebühren;
 - g) die Gesamteinnahmen aus Gebühren für externe Kosten;
 - h) die Gesamteinnahmen aus Staugebühren je Fahrzeugklasse;
 - i) die Gesamteinnahmen aus Aufschlägen mit Angabe der Straßenabschnitte, auf denen sie erhoben wurden;
 - j) die Gesamteinnahmen aus Maut- und Benutzungsgebühren, oder gegebenenfalls beiden;
 - k) die Verwendung der in Anwendung dieser Richtlinie erzielten Einnahmen und Angaben darüber, inwiefern der Mitgliedstaat die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Ziele dadurch erreichen konnte, oder, wenn diese Einnahmen in den Staatshaushalt fließen, Informationen zur Höhe der Ausgaben für Straßenverkehrsinfrastrukturprojekte und Projekte im Bereich nachhaltiger Verkehr; und
 - l) die Entwicklung des Anteils der Fahrzeuge in den verschiedenen Emissionsklassen auf mautpflichtigen Straßen.

Mitgliedstaaten, die diese Angaben online veröffentlichen, können beschließen, den Bericht nicht zu erstellen.“

22. Die Anhänge werden wie folgt geändert:

- a) Die Anhänge 0, II, III, IIIa, IIIb und IV werden gemäß den Nummern 1, 2, 3, 4, 5 und 7 des Anhangs der vorliegenden Richtlinie geändert.
- b) Der Wortlaut in Nummern 6 und 8 des Anhangs dieser Richtlinie wird als Anhänge IIIc, V, VI und VII der Richtlinie 1999/62/EG angefügt.

Artikel 2

Änderung der Richtlinie 1999/37/EG

Anhang I der Richtlinie 1999/37/EG wird wie folgt geändert:

1. Nummer II.6 (V.7) erhält folgende Fassung:

„(V.7) CO₂ (in g/km) oder spezifische CO₂-Emissionen, sofern diese in Nummer 49.5 der EG-Übereinstimmungsbescheinigung schwerer Nutzfahrzeuge gemäß der Anlage zu Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission (*) oder in Nummer 49.5 des Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens gemäß der Anlage 1 zu Anhang III der genannten Verordnung angegeben sind

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1).“

2. Folgende Nummer wird angefügt:

„(V.10) Zum Zeitpunkt der Erstzulassung gemäß Artikel 7ga Absatz 2 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ermittelte CO₂-Emissionsklasse schwerer Nutzfahrzeuge (*)“

(*) Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).“

Artikel 3

Änderung der Richtlinie (EU) 2019/520

In der Richtlinie (EU) 2019/520 erhält die Tabelle in Anhang I, Abschnitt „Infolge der automatisierten Suche gemäß Artikel 23 Absatz 1 bereitgestellte Einzeldaten“ Teil I „Angaben zum Fahrzeug“ folgende Fassung:

„Teil I. Angaben zum Fahrzeug

Punkt	O/F ⁽¹⁾	Bemerkungen
Amtliches Kennzeichen	O	
Fahrgestellnummer/Fahrzeug-Identifizierungsnummer/FIN	O	
Zulassungsmitgliedstaat	O	
Marke	O	(D.1 ⁽²⁾) z. B. Ford, Opel, Renault
Handelsbezeichnung des Fahrzeugs	O	(D.3) z. B. Focus, Astra, Megane
EU-Fahrzeugklasse	O) z. B. Kleinkrafträder, Motorräder, PKW
EURO-Emissionsklasse	O	z. B. Euro 4, EURO 6
CO ₂ -Emissionsklasse	F	anwendbar für schwere Nutzfahrzeuge
Zeitpunkt der Reklassifizierung	F	anwendbar für schwere Nutzfahrzeuge
CO ₂ in g/tkm	F	anwendbar für schwere Nutzfahrzeuge
Technisch zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs im beladenen Zustand	O	

⁽¹⁾ O = obligatorisch, wenn im nationalen Register vorhanden; F = fakultativ.

⁽²⁾ harmonisierter Code der Union, siehe Richtlinie 1999/37/EG.“

Artikel 4

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 25. März 2024 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

*Artikel 5***Inkrafttreten**

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

*Artikel 6***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 24. Februar 2022.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin
R. METSOLA

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
A. PANNIER-RUNACHER

ANHANG

1. In Anhang 0 Nummer 3 der Richtlinie 1999/62/EG wird die folgende Tabelle angefügt:

„EURO-VI-Emissionsgrenzwerte

	Grenzwerte							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partikel- masse (mg/kWh)	Partikelzahl (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Anmerkung:

PI = Fremdzündung (Positive Ignition)

CI = Selbstzündung (Compression Ignition)

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

2. Anhang II der Richtlinie 1999/62/EG erhält folgende Fassung:

„ANHANG II

HÖCHSTSÄTZE DER BENUTZUNGSGBÜHREN EINSCHLIESSLICH DER VERWALTUNGSKOSTEN GEMÄSS ARTIKEL 7a ABSATZ 2 (IN EURO)

Jährlich

	höchstens 3 Achsen	mindestens 4 Achsen
EURO 0	1 899	3 185
EURO I	1 651	2 757
EURO II	1 428	2 394
EURO III	1 242	2 073
EURO IV	1 081	1 803
EURO V	940	1 567
EURO VI	855	1 425

Monats-, Wochen- und Tagesgebühr

Die Höchstsätze der Monats-, Wochen- und Tagesgebühren müssen im Verhältnis zur Dauer der Benutzung der betreffenden Infrastruktur stehen.“

3. Anhang III der Richtlinie 1999/62/EG wird wie folgt geändert:

a) in Nummer 2.1 erhält der sechste Gedankenstrich folgende Fassung:

„— Die Verteilung der Kosten auf schwere Nutzfahrzeuge erfolgt auf objektive und transparente Weise unter Berücksichtigung des Anteils des Verkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen im Netz und der damit zusammenhängenden Kosten. Die von schweren Nutzfahrzeugen zurückgelegten Fahrzeugkilometer können zu diesem Zweck durch objektiv gerechtfertigte „Äquivalenzfaktoren“, wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden (1).“

b) Nummer 2.2 zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

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

c) In Nummer 4 erhält die Überschrift folgende Fassung:

„4. Anteil des Verkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen, Äquivalenzfaktoren und Korrekturmechanismus“.

d) in Nummer 4 erhält der erste Gedankenstrich folgende Fassung:

„— Die Berechnung der Mautgebühren beruht auf dem tatsächlichen oder prognostizierten Fahrzeugkilometeranteil schwerer Nutzfahrzeuge; die Gebühren können, sofern es gewünscht wird, durch Äquivalenzfaktoren korrigiert werden, um den erhöhten Kosten für den Bau und die Instandsetzung der von schweren Nutzfahrzeugen genutzten Infrastruktur gebührend Rechnung zu tragen“.

4. Anhang IIIa der Richtlinie 1999/62/EG erhält folgende Fassung:

„ANHANG IIIa

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE ERHEBUNG VON GEBÜHREN FÜR EXTERNE KOSTEN

In diesem Anhang werden die Mindestanforderungen an die Erhebung einer Gebühr für externe Kosten und gegebenenfalls die Berechnung der Höchstgebühr für externe Kosten festgelegt.

1. Betroffene Abschnitte des Straßennetzes

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

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, lediglich einen oder mehrere Abschnitte des Straßennetzes, die sich aus seinem Anteil am transeuropäischen Straßennetz und seinen Autobahnen zusammensetzen, mit Gebühren für externe Kosten zu belegen, so werden der oder die gebührenpflichtigen Abschnitte im Anschluss an eine Bewertung ausgewählt, in deren Rahmen festgestellt wurde, dass sich die Erhebung einer Gebühr für externe Kosten auf anderen Abschnitten des so zusammengesetzten Straßennetzes nachteilig auf die Umwelt, die Gesundheit der Bevölkerung oder die Straßenverkehrssicherheit auswirken könnte.

Ab dem 25. März 2026 wählt ein Mitgliedstaat, der beabsichtigt, auf bestimmten Abschnitten seines mautpflichtigen Straßennetzes keine Gebühr für luftverschmutzungsbedingte externe Kosten zu erheben, diese bestimmten Abschnitte ebenfalls auf der Grundlage einer solchen Bewertung aus.

2. Betroffene Fahrzeuge, Straßen und Zeiträume

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

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

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

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

3. Gebührenhöhe

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

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

Bei der Festsetzung der Gebührenhöhe orientiert sich der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls die unabhängige Stelle am Grundsatz der effizienten Preisgestaltung, das heißt, die Gebühren bewegen sich in der Nähe der mit der Nutzung des gebührenpflichtigen Fahrzeugs verbundenen sozialen Grenzkosten.

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

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle überwacht die Wirksamkeit der Gebührenregelung bei der Verringerung der verkehrsbedingten Umweltschäden. Gegebenenfalls passt er bzw. sie alle zwei Jahre die Gebührenstruktur und die für die einzelnen Fahrzeugklassen, Straßenkategorien und Zeiträume jeweils festgesetzte gesonderte Gebühr an Änderungen von Verkehrsangebot und -nachfrage an.

4. Gebührenbestandteile für externe Kosten

4.1. Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung

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

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

Dabei sind

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

Die Emissionsfaktoren sind dieselben, die von den Mitgliedstaaten zur Erstellung der nationalen Emissionsinventare gemäß der Richtlinie (EU) 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) verwendet werden (wobei der EMEP-/EUA-Leitfaden zum Inventar der Luftschadstoffemissionen (**) anzuwenden ist). Die monetären Kosten von Schadstoffen werden von den Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls von der in Artikel 7c Absatz 2 dieser Richtlinie genannten unabhängigen Stelle mit wissenschaftlich gesicherten Methoden geschätzt.

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

4.2. Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung

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

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

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

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

Dabei sind

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

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

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

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

Für das gewogene durchschnittliche tägliche Verkehrsvolumen wird ein Äquivalenzfaktor „e“ zur Umrechnung zwischen Lastkraftwagen und Personenkraftwagen zugrunde gelegt, der anhand der Geräuschemissionswerte des durchschnittlichen Personenkraftwagens und des durchschnittlichen Lastkraftwagens sowie unter Berücksichtigung der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates (****) ermittelt wird.

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

4.3. Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen

Wenn ein Mitgliedstaat für CO₂-Emissionen eine Gebühr für externe Kosten zu erheben beabsichtigt, die über den in Anhang IIIc festgelegten Bezugswerten liegen, kann der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Behörde die gebührenpflichtigen Kosten auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse nach dem Konzept der Vermeidungskosten berechnen, wobei insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt und erklärt werden:

- a) als Zielvorgabe für Emissionen gewählter Wert;
- b) Schätzung der Minderungslösungen;
- c) Schätzung des Referenzszenarios;
- d) Risiko- und Verlustvermeidung;
- e) Kapitalgewichtung.

Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von der Einführung einer solchen Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten spätestens sechs Monate vor der Erhebung in Kenntnis.

- (*) Richtlinie (EU) 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, zur Änderung der Richtlinie 2003/35/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/81/EG (ABl. L 344 vom 17.12.2016, S. 1).
- (**) Methode der Europäischen Umweltagentur: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 – Technical guidance to prepare national emission inventories (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
- (***) Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).
- (****) Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014, S. 131).“

5. Anhang IIIb der Richtlinie 1999/62/EG erhält folgende Fassung:

„ANHANG IIIb

BEZUGSWERTE FÜR DIE GEBÜHR FÜR EXTERNE KOSTEN

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

Tabelle 1

Bezugswerte für die Gebühr für externe Kosten für Lastkraftwagen

Fahrzeugklasse	Eurocent/Fahrzeugkilometer	Vorstadt (°)	Außerstädtisch (°)
Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand unter 12 Tonnen oder mit zwei Achsen	EURO 0	18,6	9,9
	EURO I	12,6	6,4
	EURO II	12,5	6,3
	EURO III	9,6	4,8
	EURO IV	7,3	3,4
	EURO V	4,4	1,8
	EURO VI	2,3	0,5
	Umweltfreundlicher als EURO VI, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge	2,0	0,3
Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand zwischen 12 und 18 Tonnen oder mit drei Achsen	EURO 0	24,6	13,7
	EURO I	15,8	8,4
	EURO II	15,8	8,4
	EURO III	12,5	6,6
	EURO IV	9,2	4,5
	EURO V	5,6	2,7
	EURO VI	2,8	0,7
	Umweltfreundlicher als EURO VI, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge	2,3	0,3

Fahrzeugklasse	Eurocent/Fahrzeugkilometer	Vorstadt ⁽¹⁾	Außerstädtisch ⁽²⁾
Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand zwischen 18 und 32 Tonnen oder mit vier Achsen	EURO 0	27,8	15,8
	EURO I	20,4	11,3
	EURO II	20,4	11,2
	EURO III	16,3	8,9
	EURO IV	11,8	6,0
	EURO V	6,6	3,4
	EURO VI	3,1	0,8
	Umweltfreundlicher als EURO VI, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge	2,5	0,3
Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand über 32 Tonnen oder mit fünf oder mehr Achsen	EURO 0	33,5	19,4
	EURO I	25,0	14,1
	EURO II	24,9	13,9
	EURO III	20,1	11,1
	EURO IV	14,2	7,5
	EURO V	7,6	3,8
	EURO VI	3,4	0,8
	Umweltfreundlicher als EURO VI, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge	2,8	0,3

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

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

Die Werte in Tabelle 1 dürfen in Bergregionen und in Ballungsräumen mit einem Faktor von höchstens 2 multipliziert werden, soweit das durch geringere Streuung, Straßensteigung bzw. -gefälle, geografische Höhe oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist. Wenn wissenschaftliche Erkenntnisse für einen höheren Faktor für Bergregionen oder Ballungsräume sprechen, kann der betreffende Bezugswert mit einer ausführlichen Begründung erhöht werden.“

6. Der folgende Anhang wird in der Richtlinie 1999/62/EG angefügt:

„ANHANG IIIc

BEZUGSWERTE FÜR DIE GEBÜHR FÜR CO₂-EMISSIONSBEDINGTE EXTERNE KOSTEN

Dieser Anhang enthält Bezugswerte für die Gebühr für externe Kosten, unter Berücksichtigung CO₂-emissionsbedingter Kosten.

Tabelle 1

Bezugswerte für die Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten für Lastkraftwagen

Fahrzeugklasse		Eurocent/ Fahrzeugkilometer	Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)
Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand unter 12 Tonnen oder mit zwei Achsen	CO ₂ -Emissionsklasse 1	Euro 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	CO ₂ -Emissionsklasse 2		3,8
	CO ₂ -Emissionsklasse 3		3,6
	emissionsarme Fahrzeuge		2,0
emissionsfreie Fahrzeuge		0	
Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand zwischen 12 und 18 Tonnen oder mit drei Achsen	CO ₂ -Emissionsklasse 1	EURO 0	6,0
		EURO I EURO II EURO III	5,2
		EURO IV EURO V EURO VI	5,0
	CO ₂ -Emissionsklasse 2		4,8
	CO ₂ -Emissionsklasse 3		4,5
	emissionsarme Fahrzeuge		2,5
	emissionsfreie Fahrzeuge		0
Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand zwischen 18 und 32 Tonnen oder mit vier Achsen	CO ₂ -Emissionsklasse 1	EURO 0	7,9
		EURO I	6,9
		EURO II	
		EURO III	
		EURO IV	6,7
		EURO V	
	EURO VI		
	CO ₂ -Emissionsklasse 2		6,4
	CO ₂ -Emissionsklasse 3		6,0
emissionsarme Fahrzeuge		3,4	
emissionsfreie Fahrzeuge		0	

Fahrzeugklasse		Eurocent/ Fahrzeugkilometer	Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)
Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand über 32 Tonnen oder mit fünf oder mehr Achsen	CO ₂ -Emissionsklasse 1	EURO 0	9,1
		EURO I	8,1
		EURO II	
		EURO III	
		EURO IV	8,0
		EURO V	
	EURO VI		
	CO ₂ -Emissionsklasse 2		7,6
	CO ₂ -Emissionsklasse 3		7,2
	emissionsarme Fahrzeuge		4,0
emissionsfreie Fahrzeuge		0"	

7. In Anhang IV der Richtlinie 1999/62/EG erhält die Tabelle „Fahrzeugkombinationen (Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge)“ folgende Fassung:

„Fahrzeugkombinationen (Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge)

Antriebsachsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung		Andere Federungssysteme an den Antriebsachsen		Schadensklasse
Achszahl und technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand (in Tonnen)		Achszahl und technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand (in Tonnen)		
Gleich oder über	Unter	Gleich oder über	Unter	
2 + 1 Achsen				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 Achsen				
23	25	23	25	II
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38			
2 + 3 Achsen				
36	38	36	38	III
38	40			
		38	40	
2 + 4 Achsen				
				II

Antriebsachsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung		Andere Federungssysteme an den Antriebsachsen		Schadensklasse
Achszahl und technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand (in Tonnen)		Achszahl und technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand (in Tonnen)		
Gleich oder über	Unter	Gleich oder über	Unter	
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 Achsen				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 Achsen				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 Achsen				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 Achsen				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
mindestens 8 Achsen				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III*

8. Folgende Anhänge werden in der Richtlinie 1999/62/EG angefügt:

„ANHANG V

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE ERHEBUNG VON STAUGEBÜHREN

In diesem Anhang werden die Mindestanforderungen an die Erhebung einer Staugebühr festgelegt.

1. Von der Erhebung von Staugebühren betroffene Abschnitte des Straßennetzes, Fahrzeuge und Zeiträume

Die Mitgliedstaaten legen im Einzelnen fest,

- auf welchem Abschnitt bzw. welchen Abschnitten ihres in Artikel 7 Absatz 1 genannten Straßennetzes, das sich aus ihrem Anteil am transeuropäischen Straßennetz und ihren Autobahnen zusammensetzt, gemäß Artikel 7 da Absätze 1 und 3 eine Staugebühr erhoben wird;
- wie die Abschnitte des Straßennetzes, auf denen eine Staugebühr erhoben wird, als „städtische“ bzw. „nicht-städtische“ Abschnitte einstuft werden. Die Mitgliedstaaten verwenden die Kriterien in Tabelle 1 zur Einstufung der einzelnen Straßenabschnitte;

Tabelle 1

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

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

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

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

Tabelle 2

Äquivalenzfaktoren zur Bestimmung des Verhältnisses zwischen den Staugebührensätzen für verschiedene Fahrzeugklassen

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

2. Gebührenhöhe

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle setzt für jede Fahrzeugklasse, jeden Straßenabschnitt und jeden Zeitraum einen gesonderten Betrag fest, der gemäß den Bestimmungen in Abschnitt 1 dieses Anhangs unter Berücksichtigung des entsprechenden in der Tabelle des Anhangs VI angegebenen Bezugswerts ermittelt wird. Die resultierende Gebührenstruktur muss transparent sein, veröffentlicht werden und allen Nutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich sein.

Vor der Einführung einer Staugebühr veröffentlicht der Mitgliedstaat fristgerecht die folgenden Angaben:

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

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

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

Wenn ein Mitgliedstaat beabsichtigt, Staugebühren zu erheben, die über den in der Tabelle des Anhangs VI festgelegten Bezugswerten liegen, so teilt er der Kommission Folgendes mit:

- geografische Lage der Straßen, auf denen Staugebühren erhoben werden;
- die Einstufung von Straßen als „städtische“ bzw. „nicht-städtische“ Straßen gemäß Abschnitt 1 Buchstabe b;

- iii) in welchen Zeiträumen die Gebühren gemäß Abschnitt 1 Buchstabe c erhoben werden;
- iv) etwaige teilweise oder vollständige Gebührenbefreiungen für Kleinbusse und Kraftomnibusse.

3. Überwachung

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle überwacht die Wirksamkeit der Gebührenregelung bei der Staureduzierung. Er bzw. Sie passt gegebenenfalls alle drei Jahre die Gebührenstruktur, den Zeitraum/die Zeiträume der Gebührenerhebung und die für die einzelnen Fahrzeugklassen, Straßenkategorien und Zeiträume festgesetzte gesonderte Gebühr an Änderungen von Verkehrsangebot und -nachfrage an.

ANHANG VI

BEZUGSWERTE FÜR STAUGEBÜHREN

Dieser Anhang enthält die Bezugswerte für Staugebühren.

Die in der nachstehenden Tabelle angeführten Bezugswerte gelten für leichte Nutzfahrzeuge. Die Staugebühren für andere Fahrzeugklassen werden durch Multiplikation der Gebühr für leichte Nutzfahrzeuge mit den in der Tabelle des Anhangs V angegebenen Äquivalenzfaktoren ermittelt.

Tabelle

Bezugswerte der Staugebühren für leichte Nutzfahrzeuge

Eurocent/Fahrzeugkilometer	„städtisch“	„nicht-städtisch“
Autobahnen	25,9	23,7
Hauptverkehrsstraßen	61,0	41,5

ANHANG VII

EMISSIONSLEISTUNG

In diesem Anhang ist die schadstoffbezogene Emissionsleistung festgelegt, nach der Maut- und Benutzungsgebühren gemäß Artikel 7gb Absatz 1 Buchstabe b differenziert werden.

Tabelle

Kriterien für die schadstoffbezogene Emissionsleistung leichter Nutzfahrzeuge

Maut- und Benutzungsgebühren	5-15 % unter dem Höchstsatz	15-25 % unter dem Höchstsatz	25-35 % unter dem Höchstsatz	Bis zu 75 % unter dem Höchstsatz
Emissionsleistung	Euro 6d-TEMP-x #	Euro 6d-x #	angegebene RDE-Höchstwerte für Schadstoffemissionen ** < 80 % der geltenden Emissionsgrenzwerte	emissionsfreie Fahrzeuge

Für x muss nichts angegeben werden, aber x kann EVAP, EVAP-ISC, ISC oder ISC-FCM sein.

** NO_x und Partikelzahl sind die Angaben gemäß Nummer 48.2 der Übereinstimmungsbescheinigung in der Anlage zu Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission (*).

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1).“