

Donnerstag, 15. Dezember 2005

ANLAGE II

„ANLAGE III

ECKPUNKTE FÜR DIE ANRECHNUNG DER KOSTEN UND DIE BERECHNUNG DER MAUTGE-
BÜHREN

In diesem Anlage sind die Eckpunkte für die Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren gemäß Artikel 7 Absatz 9 festgelegt. Die Verpflichtung, die Mautgebühren an den Kosten auszurichten, berührt nicht die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 7a Absatz 1 die Kosten nur teilweise über die Mauteinnahmen anzulasten, und, gemäß Artikel 7 Absatz 10 die Mautgebühren abweichend vom Durchschnitt zu differenzieren⁽¹⁾.

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

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

1. Ausweisung des Netzes und der erfassten Fahrzeuge

- Wenn kein einheitliches Mautsystem auf das gesamte TEN-Straßennetz angewandt wird, so muss der Mitgliedstaat eindeutig ausweisen, für welchen Teil bzw. welche Teile des Netzes ein Mautsystem gilt und welches System der Fahrzeugklassifizierung er zum Zwecke der Mautdifferenzierung anwendet. Ferner weisen die Mitgliedstaaten aus, ob ihr Mautsystem auch Fahrzeuge erfasst, deren Gesamtgewicht unter dem Schwellenwert von 12 Tonnen liegt.
- Wenn ein Mitgliedstaat für unterschiedliche Teile seines Netzes unterschiedliche Systeme der Kostenanlastung anwendet (was nach Artikel 7a Absatz 1 zulässig ist), so ist für jeden eindeutig ausgewiesenen Teil des Netzes eine eigenständige Kostenberechnung durchzuführen. Ein Mitgliedstaat kann sein Netz in mehrere eindeutig ausgewiesene Teile aufspalten, um separate Konzessionsvereinbarungen oder ähnliche Vereinbarungen für die einzelnen Teile zu treffen.

2. Infrastrukturkosten

2.1. Kosten der Investitionen in Infrastrukturen

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

⁽¹⁾ Diese Bestimmungen sowie die Flexibilität bei der Frage, wie die Kosten über die Amortisationszeit anzulasten sind (siehe Nummer 2.1 dritter Gedankenstrich), eröffnen einen beträchtlichen Spielraum für die Festlegung von Mautgebührensätzen, die für die Benutzer akzeptabel und den spezifischen verkehrspolitischen Zielen des Mitgliedstaats angepasst sind.

Donnerstag, 15. Dezember 2005

- Unbeschadet der Berechnung der Investitionskosten kann die Kostenanlastung
 1. gleichmäßig über die Amortisationszeit verteilt, auf die früheren, die mittleren oder die späteren Jahre konzentriert werden, sofern diese Konzentration in transparenter Weise erfolgt;
 2. die Indexierung der Mautgebühren über die Amortisationszeit vorsehen.
- Alle in der Vergangenheit entstandenen Kosten müssen auf den gezahlten Beträgen beruhen. Künftig noch anfallende Kosten werden auf der Grundlage von angemessenen Kostenschätzungen in Anschlag gebracht.
- Bei öffentlichen Investitionen kann davon ausgegangen werden, dass die Finanzierung über Kredite erfolgt. Auf die in der Vergangenheit angefallenen Kosten sind die Zinssätze anzuwenden, die in dem betreffenden Zeitraum für öffentliche Anleihen galten.
- Die Verteilung der Kosten auf schwere Nutzfahrzeuge muss auf objektive und transparente Weise unter Berücksichtigung des Anteils des Schwerlastverkehrs im Netz und der damit zusammenhängenden Kosten erfolgen. Die von schweren Nutzfahrzeugen zurückgelegten Fahrzeugkilometer können zu diesem Zweck durch objektiv gerechtfertigte „Äquivalenzfaktoren“, wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden⁽¹⁾.
- Erwartete Kapitalerträge oder Gewinnmargen müssen eine im Lichte der Marktbedingungen angemessene Höhe aufweisen und können abgestuft werden, um vertraglich beteiligten Dritten mit Blick auf die Anforderungen an die Qualität der Dienstleistungen Leistungsanreize zu bieten. Die Kapitalerträge können unter Verwendung wirtschaftlicher Indikatoren wie der internen Verzinsung (Internal Rate of Return on Investment, IRR) oder dem gewichteten Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital, WACC) bewertet werden.

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

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

3. Betriebs-, Bewirtschaftungs- und Mauteinzugskosten

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

- die Kosten des Baus, der Einrichtung und der Instandhaltung von Mautstellen und anderen Zahlungssystemen;
- die laufenden Kosten für Betrieb und Verwaltung der Mauteinzugssysteme sowie für die Kontrolle der Mautentrichtung;
- die mit Konzessionsverträgen verbundenen Verwaltungsgebühren und Abgaben;
- die mit dem Betrieb der Infrastruktur verbundenen Bewirtschaftungs-, Verwaltungs- und Dienstleistungskosten.

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

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

⁽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.

Donnerstag, 15. Dezember 2005

4. Anteil des **Güterverkehrs**, Äquivalenzfaktoren und Korrekturmechanismen

- Die Berechnung der Mautgebühren muss auf dem tatsächlichen oder prognostizierten Anteil des Schwerlastverkehrs an den Fahrzeugkilometern beruhen; die Gebühren können, sofern dies gewünscht wird, durch Äquivalenzfaktoren korrigiert werden, um den erhöhten Kosten für den Bau und die Instandsetzung der **von Nutzfahrzeugen** genutzten Infrastruktur gebührend Rechnung zu tragen.
- Die folgende Tabelle enthält als Anhaltspunkt eine Auswahl von Äquivalenzfaktoren. Wendet ein Mitgliedstaat Äquivalenzfaktoren mit anderen als den in der Tabelle angegebenen Werten an, so müssen sie auf sachlich zu rechtfertigenden Kriterien beruhen und öffentlich bekannt gegeben werden.

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

⁽¹⁾ Siehe Anlage IV zur Einteilung der Fahrzeugklassen.

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

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