

RICHTLINIE 2006/38/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 17. Mai 2006****zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

gestützt auf die Richtlinie 1999/62/EG⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 7,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁽³⁾,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten, das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit erfordern die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmern für die Benutzung von Verkehrswegen. Ein gewisses Maß an Harmonisierung wurde bereits mit der Richtlinie 1999/62/EG erreicht.
- (2) Ein gerechteres System für die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur auf der Grundlage, dass die Kosten vom Nutzer getragen werden und dass das Verursacherprinzip (polluter pays) angewandt werden kann, beispielsweise durch differenzierte Gebühren zur Berücksichtigung der Umwelteigenschaften von Fahrzeugen, ist von grundlegender Bedeutung für die Gewährleistung nachhaltiger Verkehrsbedingungen in der Gemeinschaft. Das Ziel einer optimalen Nutzung des bestehenden Straßennetzes und einer erheblichen Verringerung seiner negativen Auswirkungen sollte unter Verhinderung einer Doppelbesteuerung und ohne zusätzliche Belastung der Unternehmen erreicht werden, damit ein solides Wirtschaftswachstum und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes auch in Gebieten in Randlage gewährleistet sind.
- (3) Im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ hat die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur angekündigt. Das Europäische Parlament hat

in seiner Entschließung vom 12. Februar 2003⁽⁵⁾ zu dem Weißbuch die Notwendigkeit einer Gebührenerhebung für die Nutzung der Straßeninfrastruktur bekräftigt. Im Anschluss an seine Tagung in Göteborg am 15. und 16. Juni 2001, auf der er speziell den Aspekt der Nachhaltigkeit im Verkehrssektor hervorgehoben hat, hat der Europäische Rat auf seinen Tagungen in Kopenhagen am 12. und 13. Dezember 2002 und in Brüssel am 20. und 21. März 2003 ferner die Absicht der Kommission begrüßt, eine neue Richtlinie zur „Eurovignette“ vorzulegen.

- (4) Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung in Göteborg in Ziffer 29 der Schlussfolgerungen des Vorsitzes festgehalten, dass eine nachhaltige Verkehrspolitik dem Anstieg des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsüberlastung, des Lärms und der Umweltverschmutzung entgegenwirken und die Verwendung umweltfreundlicher Verkehrsmittel sowie die vollständige Internalisierung der sozialen und der Umweltkosten fördern sollte.
- (5) In der Richtlinie 1999/62/EG werden bei der Festlegung der Mautgebühren die Kosten von Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau der Infrastrukturen berücksichtigt. Es bedarf einer Einzelbestimmung, die Klarheit hinsichtlich der anrechenbaren Baukosten schafft.
- (6) Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr konzentriert sich auf das transeuropäische Straßennetz. Außerdem ist das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes von grundlegender Bedeutung für den gewerblichen Kraftverkehr. Daher sollte der gemeinschaftliche Rechtsrahmen den gewerblichen Verkehr auf dem transeuropäischen Straßennetz umfassen, wie es in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁽⁶⁾ festgelegt ist. In Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, unter Beachtung des Vertrags auf anderen, nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen Maut- und/oder Benutzungsgebühren zu erheben. Wenn die Mitgliedstaaten beschließen, Maut- und/oder Benutzungsgebühren nur für Teile des transeuropäischen Straßennetzes auf ihrem Territorium, etwa aufgrund der Isolation oder niedrigen Stau- und Verschmutzungsneigung des anderen Teils, beizubehalten oder einzuführen oder wo es für die Einführung einer neuen Gebührenregelung notwendig ist, darf die Auswahl der

⁽¹⁾ ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42. Geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

⁽²⁾ ABl. C 241 vom 28.9.2004, S. 58.

⁽³⁾ ABl. C 109 vom 30.4.2004, S. 14.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 20. April 2004 (AbL. C 104 E vom 30.4.2004, S. 371), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. September 2005 (AbL. C 275 E vom 8.11.2005, S. 1) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. Dezember 2005 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 27. März 2006.

⁽⁵⁾ ABl. C 43 E vom 19.2.2004, S. 250.

⁽⁶⁾ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Zuletzt geändert durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG (AbL. L 167 vom 30.4.2004, S. 1).

Teile des Netzes, für die Gebühren erhoben werden, den internationalen Verkehr nicht diskriminieren und nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den Unternehmen führen. Das Gleiche gilt, wenn ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf Straßen beibehält oder einführt, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, beispielsweise auf parallel verlaufenden Straßen, zur Regelung des Verkehrsaufkommens.

- (7) Wenn ein Mitgliedstaat entscheidet, Maut- und/oder Benutzungsgebühren über das transeuropäische Straßennetz hinaus zu erheben, beispielsweise, um parallel verlaufende Straßen, auf die der Verkehr vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann und/oder die im direkten Wettbewerb mit bestimmten Teilen dieses Netzes stehen, einzubeziehen, sollte er die Koordinierung mit den für diese Straßen zuständigen Behörden gewährleisten.
- (8) Aus Gründen der Kosteneffizienz bei der Einführung von Gebührensystemen muss nicht unbedingt die gesamte Infrastruktur, für die eine Mautgebühr festgelegt wird, Zugangsbeschränkungen zur Regelung der Mautgebührenerhebung unterliegen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Richtlinie so umzusetzen, dass sie nur an einem bestimmten Punkt der Infrastruktur, für die die Mautgebühr festgelegt wurde, Mautgebühren erheben. Dadurch sollte der nicht lokale Verkehr nicht diskriminiert werden.
- (9) Die Mautgebühren sollten auf dem Grundsatz der Anlastung von Infrastrukturkosten beruhen. In den Fällen, in denen diese Kosten durch den Gesamthaushalt der Europäischen Union mitfinanziert worden sind, sollte der aus Gemeinschaftsmitteln stammende Anteil nicht über Mautgebühren wieder eingezogen werden, sofern nicht in Einzelbestimmungen der einschlägigen Gemeinschaftsrechtsakte vorgesehen ist, dass die künftigen Mauteinnahmen bei der Festsetzung des Finanzierungsanteils der Gemeinschaft berücksichtigt werden.
- (10) Ein wichtiger Bestandteil eines Gebührensystems ist die Tatsache, dass der Nutzer die Gebührenbelastung durch seine eigene Entscheidung für umweltfreundliche Fahrzeuge und verkehrsrärmere Zeiten oder Strecken selbst beeinflussen kann. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Mautgebühren entsprechend der Emissionskategorie des Fahrzeugs („EURO“-Einstufung), dem Grad der von ihm verursachten Straßenschäden sowie nach Ort, Zeitpunkt und Grad der Stauneigung anpassen können. Diese Differenzierung der Mautgebührenhöhe sollte proportional zum angestrebten Ziel sein.
- (11) Hinsichtlich der Aspekte der kommerziellen Preisgestaltung für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen, die nicht von dieser Richtlinie erfasst sind, sollten die Vorschriften des Vertrags eingehalten werden.
- (12) Die Bestimmungen dieser Richtlinie berühren nicht die Freiheit der Mitgliedstaaten, die ein System von Maut- und/oder Benutzungsgebühren für Verkehrswege einführen, unbeschadet der Artikel 87 und 88 des Vertrags

einen angemessenen Ausgleich für diese Gebühren vorzusehen. Dieser Ausgleich sollte nicht zu Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt führen, und er sollte den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts unterliegen, und zwar insbesondere den Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätzen in Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG sowie der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom⁽¹⁾.

- (13) Wenn Mitgliedstaaten Maut- oder Benutzungsgebühren auf zum transeuropäischen Straßennetz gehörende Straßen erheben, sollte den gebührenpflichtigen Straßen in den Instandhaltungsplänen der Mitgliedstaaten eine angemessene Priorität eingeräumt werden. Einnahmen aus Maut- oder Benutzungsgebühren sollten im Interesse einer ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Verkehrsnetze zur Instandhaltung der betreffenden Infrastruktur und des gesamten Verkehrssektors eingesetzt werden.
- (14) Berggebieten wie den Alpen oder den Pyrenäen sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die Verwirklichung neuer wichtiger Infrastrukturvorhaben ist oft gescheitert, weil die benötigten beträchtlichen Finanzmittel nicht vorhanden waren. In diesen Gebieten müssen die Benutzer daher möglicherweise einen Mautaufschlag zur Finanzierung grundlegender Vorhaben von sehr hohem europäischen Nutzen leisten, die sich gegebenenfalls auch auf andere Verkehrsträger auf der gleichen Verkehrsachse beziehen. Dieser Betrag sollte sich an den für das Vorhaben erforderlichen Finanzmitteln orientieren. Er sollte ebenfalls am Ausgangswert der Mautgebühren orientiert sein, damit die Gebühren auf einer bestimmten Verkehrsachse nicht künstlich hochgehalten werden, was zum Ausweichen des Verkehrs auf andere Verkehrsachsen und damit zu örtlicher Verkehrsüberlastung und einer ineffizienten Nutzung der Verkehrsnetze führen könnte.
- (15) Die Gebühren sollten dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung entsprechen, und ihre Erhebung darf keine übermäßigen Formalitäten umfassen oder Hindernisse an den Binnengrenzen schaffen. Daher sollten geeignete Maßnahmen getroffen werden, um den gelegentlichen Nutzern die Zahlung zu erleichtern, und zwar insbesondere dann, wenn die Maut- und/oder Benutzungsgebühren ausschließlich über ein System erhoben werden, das den Einsatz eines elektronischen Abrechnungsgeräts (fahrzeugseitiges Erfassungsgerät) erfordert.
- (16) Um eine Umlenkung des Verkehrs aufgrund unterschiedlicher Systeme zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern zu verhindern, sollte die Kommission bei Verhandlungen über internationale Abkommen darum bemüht sein, zu gewährleisten, dass von Drittländern keine Maßnahmen wie beispielsweise ein System zum Handel mit Transitrechten eingeführt werden, die sich diskriminierend auf den Transitverkehr auswirken könnten.

⁽¹⁾ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/75/EG (AbL. L 157 vom 30.4.2004, S. 100).

(17) Um eine kohärente, harmonisierte Anwendung der Gebührenerhebungssysteme zu gewährleisten, sollten bei neuen Mautsystemen die Kosten anhand der in Anhang II aufgeführten Eckpunkte berechnet oder in einer Höhe festgelegt werden, die nicht über das Niveau hinausgeht, das sich aus der Anwendung dieser Eckpunkte ergeben würde. Diese Anforderungen sollten nicht für bestehende Systeme gelten, sofern diese nicht später wesentlich geändert werden. Als wesentliche Änderung würde unter anderem eine erhebliche Änderung der ursprünglichen Bedingungen des Mautsystems durch die Änderung eines Vertrags mit dem Betreiber des Mautsystems gehören, nicht aber Änderungen, die in dem ursprünglichen System vorgesehen sind. Bei Konzessionsverträgen könnte eine wesentliche Änderung im Rahmen eines öffentlichen Vergabeverfahrens herbeigeführt werden. Um Transparenz zu verwirklichen, ohne dass das Funktionieren der Marktwirtschaft gestört wird oder Partnerschaften zwischen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft behindert werden, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission ferner die Werte je Einheit und die übrigen Parameter, die sie zur Berechnung der einzelnen Bestandteile der Mautgebühren heranziehen möchten, oder bei Konzessionsverträgen die entsprechenden Verträge und Basismodelle mitteilen, so dass diese Stellung nehmen kann. Stellungnahmen der Kommission vor der Einführung neuer Mautsysteme in den Mitgliedstaaten berühren in keiner Weise die sich aus dem Vertrag ergebende Verpflichtung der Kommission, dafür Sorge zu tragen, dass das Gemeinschaftsrecht angewendet wird.

(18) Um eine informierte und objektive künftige Entscheidung über die mögliche Anwendung des Verursacherprinzips für alle Verkehrsträger durch Internalisierung externer Kosten zu gewährleisten, sollten einheitliche, auf wissenschaftlich anerkannten Daten basierende Prinzipien für die Berechnung entwickelt werden. Eine künftige Entscheidung über diese Frage sollte die von den Unternehmen des Straßentransportsektors bereits getragene Steuerlast einschließlich Kfz-Steuern und Mineralölsteuern berücksichtigen.

(19) Die Kommission sollte beginnen, ein allgemein gültiges, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung externer Kosten für alle Verkehrsträger auszuarbeiten, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden soll. Dabei prüft die Kommission alle möglichen Optionen der Zusammensetzung der zu berücksichtigenden externen Kosten, wobei sie sich auf die im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“ aufgelisteten Elemente stützt und die möglichen Auswirkungen der Internalisierung der unterschiedlichen Kostenpunkte gewissenhaft bewertet. Das Europäische Parlament und der Rat werden einen solchen Vorschlag der Kommission zur weiteren Änderung der Richtlinie 1999/62/EG gewissenhaft prüfen.

(20) Für den Ausbau des Systems zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren sind weitere technische Fortschritte erforderlich. Es sollte ein Verfahren geben, das es der

Kommission ermöglicht, die Anforderungen der Richtlinie 1999/62/EG nach entsprechender Konsultation der Mitgliedstaaten an den technischen Fortschritt anzupassen.

(21) Die zur Durchführung der genannten Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽¹⁾ erlassen werden.

(22) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Harmonisierung der Bedingungen für die Erhebung von Mautgebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen seiner europäischen Dimension und im Hinblick auf den Schutz des Verkehrsbinnenmarktes besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft in Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(23) Die Richtlinie 1999/62/EG sollte entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) ‚transeuropäisches Straßennetz‘ das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (*) festgelegte und auf Karten dargestellte Straßennetz. Die Karten beziehen sich auf die entsprechenden Abschnitte im verfügbaren Teil und/oder in Anhang II der genannten Entscheidung;

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

b) Die folgenden Buchstaben werden eingefügt:

„aa) ‚Baukosten‘ die mit dem Bau verbundenen Kosten, gegebenenfalls einschließlich der Finanzierungskosten, von

— neuen Infrastrukturen oder neuen Infrastrukturverbesserungen (einschließlich umfangreicher struktureller baulicher Instandsetzung) oder

(1) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

— Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen (einschließlich umfangreicher baulicher Instandsetzung), die nicht mehr als 30 Jahre vor dem 10. Juni 2008 fertig gestellt wurden, soweit Mautsysteme am 10. Juni 2008 bereits eingeführt sind, bzw. deren Bau nicht mehr als 30 Jahre vor der Einrichtung neuer Mautsysteme, die nach dem 10. Juni 2008 eingeführt werden, abgeschlossen wurde; die Kosten für Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen, die davor fertig gestellt wurden, können ebenfalls als Baukosten gelten, wenn

- i) ein Mitgliedstaat mittels eines Vertrags mit einem Mautsystembetreiber oder mittels eines anderen Rechtsakts mit entsprechender Wirkung, die vor dem 10. Juni 2008 in Kraft treten, ein Mautsystem eingerichtet hat, das die Anlastung dieser Kosten vorsieht, oder
- ii) ein Mitgliedstaat nachweisen kann, dass es für den Bau der betreffenden Infrastruktur ausschlaggebend war, dass ihre erwartete Lebensdauer über 30 Jahre beträgt.

Auf jeden Fall darf der Anteil der zu berücksichtigenden Baukosten den am 10. Juni 2008 oder, wenn die Einführung neuer Mautsysteme später erfolgt, den zum Zeitpunkt dieser Einführung noch ausstehenden Anteil der laufenden Lebensdauerperiode der Infrastrukturbestandteile nicht überschreiten.

Die Kosten für Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen dürfen spezielle Infrastrukturaufwendungen zur Verringerung der Lärmbelastung oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und tatsächliche Zahlungen des Infrastrukturbetreibers für objektive umweltbezogene Aspekte, wie z. B. Schutz gegen Bodenverseuchung, einschließen;

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

c) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) ‚Mautgebühr‘ eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem der in Artikel 7 Absatz 1 genannten Verkehrswege zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet;“.

d) Der folgende Buchstabe wird eingefügt:

„ba) ‚gewogene durchschnittliche Mautgebühr‘ sämtliche Einnahmen aus Mautgebühren in einem bestimmten Zeitraum, geteilt durch die Anzahl der in diesem Zeitraum in einem bestimmten mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegten Fahrzeugkilometer, wobei sowohl die Einnahmen als auch die Fahrzeugkilometer für die mautpflichtigen Fahrzeuge berechnet werden;“.

e) Die Buchstaben c, d, e und f erhalten folgende Fassung:

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

d) ‚Fahrzeug‘ ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt;

e) Fahrzeug der Klasse ‚EURO 0‘, ‚EURO I‘, ‚EURO II‘, ‚EURO III‘, ‚EURO IV‘, ‚EURO V‘, ‚EEV‘ ein Fahrzeug, das die jeweiligen Emissionsgrenzwerte in Anhang 0 einhält;

f) ‚Fahrzeugtyp‘ eine Fahrzeugeinstufung, der ein Fahrzeug je nach Achszahl, Abmessungen, Gewicht oder anderen Faktoren der Fahrzeugeinstufung nach den verursachten Straßenschäden, z. B. anhand der in Anhang IV enthaltenen Einteilung nach Straßenschäden, zugeordnet wird, sofern das Einstufungssystem auf Fahrzeugmerkmalen beruht, die entweder in den in allen Mitgliedstaaten verwendeten Fahrzeugunterlagen angegeben oder offensichtlich sind;“.

f) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:

„g) ‚Konzessionsvertrag‘ eine ‚öffentliche Baukonzession‘ oder eine ‚Dienstleistungskonzession‘ im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge (*);

h) ‚konzessionsgebundene Mautgebühr‘ eine von einem Konzessionär im Rahmen eines Konzessionsvertrags erhobene Mautgebühr.

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

2. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1, 2, 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten dürfen Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf dem transeuropäischen Straßennetz oder auf Teilen dieses Netzes nur unter den in den Absätzen 2 bis 12 genannten Bedingungen beibehalten oder einführen. Das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung des Vertrags Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen, unter anderem auf parallel verlaufenden Straßen, auf die der Verkehr vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann und/oder die im direkten Wettbewerb mit bestimmten Teilen dieses Netzes stehen, oder auf dem transeuropäischen Straßennetz für andere, nicht von der Definition des Begriffs ‚Fahrzeug‘ erfasste Kraftfahrzeugtypen zu erheben, bleibt hiervon unberührt, vorausgesetzt, die Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf solchen Straßen diskriminiert den internationalen Verkehr nicht und führt nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Unternehmen.

(1a) Wenn ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren nur für Teile des transeuropäischen Straßennetzes beibehält oder einführt, dürfen die sich daraus für die anderen Teile (etwa aufgrund ihrer Isolation oder niedrigen Stau- und Verschmutzungsneigung beziehungsweise wo es für die Einführung eines neuen Gebührenregelung notwendig ist) ergebenden Ausnahmen nicht zu einer Diskriminierung des internationalen Verkehrs führen.

(2) a) Ein Mitgliedstaat kann Maut- und/oder Benutzungsgebühren beibehalten oder einführen, die ausschließlich für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen gelten. Beschließt ein Mitgliedstaat die Anwendung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf Fahrzeuge mit einem niedrigeren zulässigen Gesamtgewicht, so gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie.

b) Die Maut- und/oder Benutzungsgebühren werden ab 2012 auf alle Fahrzeuge angewandt.

c) Ein Mitgliedstaat kann von Buchstabe b abweichen, wenn er der Auffassung ist, dass die Ausweitung der Gebührenerhebung auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 12 Tonnen

— sich erheblich negativ auf den freien Verkehrsfluss, die Umwelt, den Lärmpegel, Staubbildungen oder die Gesundheit auswirken würde oder

— Verwaltungskosten verursachen würde, die höher als 30 % der zusätzlichen Einnahmen wären.

(3) Für die Benutzung ein und desselben Straßenabschnitts dürfen für eine bestimmte Fahrzeugklasse nicht gleichzeitig Mautgebühren und Benutzungsgebühren erhoben werden. Jedoch können die Mitgliedstaaten bei Straßennetzen, auf denen Benutzungsgebühren erhoben werden, auch Mautgebühren für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erheben.

(4) Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers, des Landes oder Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmers oder der Zulassung des Fahrzeugs oder des Ausgangs- oder Zielpunktes der Fahrt führen.“

b) Die folgenden Absätze werden eingefügt:

„(4a) Die Mitgliedstaaten können für Fahrzeuge, die von der Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von Kontrollgeräten gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (*) ausgenommen sind, sowie in den in Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a und b der vorliegenden Richtlinie genannten Fällen gemäß den dort festgelegten Bedingungen ermäßigte Mautgebührensätze oder Benutzungsgebühren oder Befreiungen von der Verpflichtung zur Entrichtung von Maut- oder Benutzungsgebühren vorsehen.

(4b) Da Gebührenstrukturen mit ermäßigten Mautgebühren für häufige Nutzung zu realen Einsparungen bei den Verwaltungskosten der Infrastrukturbetreiber führen können, dürfen die Mitgliedstaaten derartige Ermäßigungen vorsehen, sofern

— sie die Bedingungen des Absatzes 10 Buchstabe a erfüllen;

— sie mit dem Vertrag, insbesondere mit den Artikeln 12, 49, 86 und 87, vereinbar sind;

— sie keine Wettbewerbsverzerrung im Binnenmarkt bewirken;

— die sich daraus ergebende Gebührenstruktur linear und proportional gestaltet ist, allen Benutzern zu gleichen Bedingungen zur Verfügung steht und keine Zusatzkosten verursacht, die in Form höherer Gebühren auf andere Benutzer abgewälzt werden.

Die Ermäßigungen dürfen 13 % der Mautgebühr, die von gleichwertigen, nicht ermäßigungsberechtigten Fahrzeugen erhoben wird, keinesfalls übersteigen.

(4c) Alle Ermäßigungsregelungen sind der Kommission mitzuteilen, die ihre Vereinbarkeit mit den Bedingungen der Absätze 4a und 4b überprüft und sie nach dem Verfahren des Artikels 9c Absatz 2 genehmigt.

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

c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Durch die Vereinbarungen zur Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren dürfen gelegentliche Benutzer des Straßennetzes weder finanziell noch auf andere Weise ungerechtfertigt benachteiligt werden. Insbesondere dann, wenn ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren ausschließlich mittels eines Systems erhebt, das die Verwendung von in die Fahrzeuge einzubauenden Fahrzeuggeräten erfordert, muss dieser Staat die geeigneten Fahrzeuggeräte im Rahmen angemessener administrativer und wirtschaftlicher Vereinbarungen zur Verfügung stellen.“

d) Absatz 7 Unterabsätze 2 und 3 werden gestrichen.

e) Die Absätze 9 und 10 erhalten folgende Fassung:

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

(10) a) Unbeschadet der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren nach Absatz 9 können die Mitgliedstaaten die Mautgebührensätze für Zwecke wie die Bekämpfung von Umweltschäden, die Verringerung der Verkehrsüberlastung, die Minimierung von Infrastrukturschäden, die Optimierung der Nutzung der betreffenden Verkehrswege oder die Förderung der Verkehrssicherheit differenzieren, sofern diese Differenzierung

- dem angestrebten Ziel angemessen ist;
- transparent ist und keine unterschiedliche Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers, des Landes oder Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmers oder der Zulassung des Fahrzeugs oder des Ausgangs- oder Zielortes der Fahrt zur Folge hat;
- nicht auf die Erzielung zusätzlicher Maut-einnahmen ausgerichtet ist, wobei ein unbeabsichtigter Anstieg der Einnahmen (mit dem Ergebnis gewogener durchschnittlicher Mautgebühren, die nicht mit Absatz 9 im Einklang stehen) durch eine Änderung der Differenzierungsstruktur ausgeglichen wird, die innerhalb von zwei Jahren nach Ende des Rechnungsjahres, in dem die zusätzlichen Einnahmen erzielt wurden, vorzunehmen ist;
- die unter Buchstabe b genannten Flexibilitätsobergrenzen nicht überschreitet.

b) Vorbehaltlich der unter Buchstabe a genannten Bedingungen könnten die Mautgebührensätze differenziert werden

— nach der EURO-Emissionsklasse gemäß Anhang 0, einschließlich der Höhe der PM und NO_x-Emissionen sofern keine Mautgebühr mehr als 100 % über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen, und/oder

— nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit, sofern

i) keine Mautgebühr mehr als 100 % über der Gebühr liegt, die während der billigsten Tageszeit, Tageskategorie oder Jahreszeit erhoben wird, oder

ii) wenn für den billigsten Zeitraum der Nulltarif gilt, der Zuschlag für die teuerste Tageszeit, Tageskategorie oder Jahreszeit 50 % der normalerweise für das betreffende Fahrzeug zu entrichtenden Mautgebühr nicht überschreitet.

Die Mitgliedstaaten müssen spätestens 2010 oder im Fall von Konzessionsverträgen zum Zeitpunkt ihrer Erneuerung die Mautgebührensätze gemäß dem ersten Gedankenstrich differenzieren.

Ein Mitgliedstaat kann jedoch davon abweichen, wenn

i) dadurch die Kohärenz der Mautsysteme in seinem Hoheitsgebiet ernsthaft untergraben würde,

ii) für das betreffende Mautsystem technisch eine solche Differenzierung nicht umsetzbar wäre oder

iii) dadurch die Fahrzeuge mit der stärksten Umweltverschmutzung vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen und deshalb die Straßenverkehrssicherheit und die Volksgesundheit beeinträchtigt würden.

Solche Abweichungen sind der Kommission mitzuteilen.

c) Vorbehaltlich der unter Buchstabe a genannten Bedingungen können auf die Mautgebührensätze in Ausnahmefällen für spezifische Projekte von großem europäischen Interesse andere Formen der Differenzierung angewandt werden, um die wirtschaftliche Rentabilität solcher Projekte sicherzustellen, wenn sie im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsarten für Fahrzeuge stehen. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss linear, verhältnismäßig, allgemein einsehbar und allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich sein und darf nicht dazu führen, dass zusätzliche Kosten auf andere Benutzer in Form höherer Mautgebühren abgewälzt werden. Vor der Anwendung der betreffenden Gebührenstruktur prüft die Kommission die Einhaltung der in diesem Buchstaben aufgeführten Bedingungen.“

f) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(11) Unbeschadet des Artikels 9 Absätze 1 und 1a kann in Ausnahmefällen bei Verkehrswegen in Bergregionen nach Unterrichtung der Kommission ein Mautaufschlag für bestimmte Straßenabschnitte erhoben werden,

- a) die von einer akuten, den ungehinderten Fahrzeugverkehr beeinträchtigenden Verkehrsüberlastung betroffen sind oder
- b) deren Benutzung durch Fahrzeuge erhebliche Umweltschäden verursacht,

sofern

- die durch den Mautaufschlag erzielten Einnahmen in vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse nach Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG investiert werden, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw. der betreffenden Umweltschäden beitragen und die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Mautaufschlag gilt;
- der Mautaufschlag, der auf gemäß Absatz 10 differenzierte Mautgebühren angewandt werden darf, 15 % der gemäß Absatz 9 berechneten gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren nicht überschreitet, außer wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse im Hinblick auf die Infrastruktur in Berggebieten investiert werden; in letzterem Fall darf der Aufschlag 25 % nicht überschreiten;
- die Erhebung des Aufschlags keine Benachteiligung des gewerblichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge hat;
- vor Erhebung des Aufschlags der Kommission Finanzierungspläne für die Infrastruktur, für die der Aufschlag erhoben wird, und eine Kosten-Nutzen-Analyse für das neue Infrastrukturvorhaben vorgelegt werden;
- der Zeitraum, in dem der Aufschlag erhoben werden soll, im Voraus festgelegt und begrenzt wird und hinsichtlich der erwarteten Einnahmen mit den vorgelegten Finanzierungsplänen und der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse vereinbar ist.

Bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben unterliegt die Anwendung dieser Bestimmung der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten.

Wenn die Kommission die Finanzierungspläne eines Mitgliedstaats, der einen Mautaufschlag erheben will, erhält, stellt sie diese Informationen den Mitgliedern des in Artikel 9c Absatz 1 genannten Ausschusses zur Ver-

fügung. Ist die Kommission der Ansicht, dass der geplante Aufschlag nicht den in diesem Absatz festgelegten Bedingungen entspricht oder dass der geplante Aufschlag erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in Regionen in Randlage haben wird, kann sie die von dem betreffenden Mitgliedstaat geplanten Gebühren nach dem Verfahren des Artikels 9c Absatz 2 ablehnen oder deren Abänderung verlangen.

(12) Kann ein Fahrer bei einer Kontrolle die zur Feststellung der Angaben nach Absatz 10 Buchstabe b erster Gedankenstrich und des Fahrzeugtyps nötigen Fahrzeugdokumente nicht vorlegen, so können die Mitgliedstaaten Mautgebühren bis zum höchstmöglichen Betrag erheben.“

3. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 7a

(1) Bei der Festlegung der Höhe der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren für das betreffende Infrastrukturnetz oder einen eindeutig ausgewiesenen Teil dieses Netzes berücksichtigen die Mitgliedstaaten die in Artikel 7 Absatz 9 genannten Kosten. Die berücksichtigten Kosten müssen sich auf das Netz oder den Teil des Netzes, auf dem Mautgebühren erhoben werden, und auf die mautpflichtigen Fahrzeuge beziehen. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, diese Kosten nicht oder nur teilweise über die Mauteinnahmen anzulasten.

(2) Die Mautgebühren werden nach Artikel 7 und Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgelegt.

(3) Im Falle neuer, von den Mitgliedstaaten nach dem 10. Juni 2008 eingeführter Mautsysteme ohne konzessionsgebundene Mautgebühren berechnen die Mitgliedstaaten die Kosten anhand einer Methodik, bei der die in Anhang III aufgeführten Eckpunkte für die Berechnung zugrunde gelegt werden.

Im Falle neuer, nach dem 10. Juni 2008 eingeführter konzessionsgebundener Mautgebühren dürfen die Mautgebühren nicht höher sein als bei der Anwendung eines Verfahrens, dem die in Anhang III aufgeführten Eckpunkte zugrunde liegen. Diese Äquivalenz ist auf der Grundlage eines auf die Art des Konzessionsvertrags abgestimmten ausreichend langen Bezugszeitraums zu bewerten.

Mautsysteme, die am 10. Juni 2008 bereits eingeführt sind oder für die vor dem 10. Juni 2008 Angebote oder Antworten auf Einladungen zur Teilnahme am Verhandlungsverfahren vorliegen, die im Rahmen eines öffentlichen Vergabeverfahrens unterbreitet wurden, sind von diesem Absatzes ausgenommen, solange sie in Kraft bleiben und sofern sie nicht wesentlich geändert werden.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens vier Monate vor dem Einsatz eines neuen Mautsystems folgende Angaben:

a) Mautsysteme ohne konzessionsgebundene Mautgebühren:

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

b) konzessionsgebundene Mautgebühren:

- die Konzessionsverträge oder wesentliche Änderungen dieser Verträge;
- das Basismodell, von dem der Konzessionsgeber bei der Bekanntmachung der Konzession nach Anhang VII Teil B der Richtlinie 2004/18/EG ausgeht; zu diesem Basismodell gehören auch eine Schätzung der im Rahmen der Konzession zu erwartenden Kosten nach Artikel 7 Absatz 9, das prognostizierte Verkehrsaufkommen, getrennt nach Fahrzeugtypen, die vorgesehene Höhe der Mautgebühren sowie die geografische Ausdehnung des Netzes, für das der Konzessionsvertrag gilt.

(5) Die Mitgliedstaaten geben der Kommission ferner spätestens vier Monate vor deren Einführung die Einführung von neuen Mautgebühren auf parallel verlaufenden Straßen, auf die der Verkehr vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann und/oder die im direkten Wettbewerb mit bestimmten Teilen dieses Netzes, auf die eine Mautgebühr erhoben wird, stehen, bekannt. Diese Bekanntgabe umfasst zumindest eine Erläuterung zum geografischen Geltungsbereich der Mautgebühr, zu den betroffenen Fahrzeugen und zur Höhe der vorgesehenen Mautgebühr, zusammen mit einer Erläuterung dazu, wie die Höhe der Gebühr festgelegt wurde.

(6) In den Fällen, in denen die Verpflichtungen nach Absatz 3 gelten, nimmt die Kommission innerhalb von vier Monaten nach Erhalt der Angaben gemäß Absatz 4 dazu Stellung, ob diese Verpflichtungen erfüllt erscheinen.

Zu den in Absatz 5 genannten Mautregelungen kann die Kommission zudem eine Stellungnahme abgeben, insbesondere bezüglich der Proportionalität und der Transparenz der vorgesehenen Regelungen und der voraussichtlichen Auswirkungen auf den Wettbewerb im Rahmen des Binnenmarkts und auf den freien Warenverkehr.

Die Stellungnahmen der Kommission werden dem in Artikel 9c Absatz 1 genannten Ausschuss zur Verfügung gestellt.

(7) Ein Mitgliedstaat, der Artikel 7 Absatz 11 auf Mautsysteme, die am 10. Juni 2008 bereits eingeführt sind, anwenden möchte, muss nachweisen, dass die gewogene durchschnittliche Mautgebühr für die betreffende Infrastruktur Artikel 2 Buchstabe aa und Artikel 7 Absätze 9 und 10 entspricht.“

4. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 7b

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

5. Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

6. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 8a

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

7. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch folgende zwei Absätze ersetzt:

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

a) besondere Steuern oder Gebühren:

- auf die Registrierung von Fahrzeugen oder
- für Fahrzeuge oder Ladungen mit abweichendem Gewicht oder abweichenden Abmessungen;

b) Parkgebühren und besondere Gebühren für städtischen Verkehr.

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

- a) Gebühren, mit denen zeit- und ortsbedingten Verkehrsstauungen entgegengewirkt werden soll,
- b) Gebühren zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen einschließlich schlechter Luftqualität

auf jeder Straße insbesondere in städtischen Gebieten einschließlich auf städtisches Gebiet kreuzenden Straßen des transeuropäischen Netzes.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten entscheiden über die Verwendung der Einnahmen aus Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, sollten die Einnahmen aus Gebühren zum Nutzen des Verkehrssektors und zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems eingesetzt werden.“

8. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 9a

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

Artikel 9b

Die Kommission fördert den Dialog und den Austausch von technischem Know-how zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Durchführung dieser Richtlinie, insbesondere des Anhangs III. Nach dem Verfahren des Artikels 9c Absatz 3 aktualisiert und verdeutlicht die Kommission die Anhänge 0, III und IV entsprechend dem technischen Fortschritt und die Anhänge I und II entsprechend der Inflation.

Artikel 9c

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.“

9. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Bis zum 10. Juni 2011 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor, wobei sie der Entwicklung der Technik und des Verkehrsaufkommens, darunter auch dem Gebrauch von Fahrzeugen

mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und weniger als 12 Tonnen, Rechnung trägt und ihre Auswirkungen auf den Binnenmarkt, einschließlich der insularen, eingeschlossenen und am Rande gelegenen Gebiete der Gemeinschaft, den Umfang der Investitionen in dem Sektor und ihren Beitrag zu den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik bewertet.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens am 10. Dezember 2010 die für den Bericht erforderlichen Angaben.

Die Kommission legt bis spätestens 10. Juni 2008 nach Prüfung aller Optionen einschließlich der Umwelt-, Lärm-, Stau- und Gesundheitskosten ein allgemein anwendbares, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung aller externen Kosten vor, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden soll. Dieses Modell wird durch eine Analyse der Auswirkungen der Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und einer Strategie zur schrittweisen Umsetzung dieses Modells für alle Verkehrsträger begleitet.

Dem Bericht und dem Modell werden gegebenenfalls an das Europäische Parlament und den Rat gerichtete Vorschläge für die weitere Überarbeitung dieser Richtlinie beigefügt.“

10. Die Tabelle in Anhang II mit den Jahresgebühren erhält folgende Fassung:

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

11. Anhang II letzter Satz erhält folgende Fassung:

„Die Tagesgebühr beträgt bei allen Fahrzeugklassen einheitlich 11 EUR.“

12. Anhang 0, dessen Text in Anhang I dieser Richtlinie wiedergegeben ist, wird eingefügt.

13. Anhang III, dessen Text in Anhang II dieser Richtlinie wiedergegeben ist, wird angefügt.

14. Anhang IV, dessen Text in Anhang III dieser Richtlinie wiedergegeben ist, wird angefügt.

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 10. Juni 2008 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen, und übermitteln ihr eine Tabelle der Entsprechungen zwischen den Bestimmungen dieser Richtlinie und den von ihnen erlassenen nationalen Vorschriften.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 17. Mai 2006.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

J. BORRELL FONTELLES

Im Namen des Rates

Der Präsident

H. WINKLER

ANHANG I

„ANHANG 0

EMISSIONSGRENZWERTE

1. Fahrzeug ‚EURO 0‘

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

2. Fahrzeuge ‚EURO I‘/‚EURO II‘

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

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

3. Fahrzeuge ‚EURO III‘/‚EURO IV‘/‚EURO V‘/‚EEV‘

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

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

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

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

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

ANHANG II

„ANHANG III

ECKPUNKTE FÜR DIE ANRECHNUNG DER KOSTEN UND DIE BERECHNUNG DER MAUTGEBÜHREN

In diesem Anhang 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.
- Unbeschadet der Berechnung der Investitionskosten kann die Kostenanlastung
 - gleichmäßig über die Amortisationszeit verteilt, auf die früheren, die mittleren oder die späteren Jahre konzentriert werden, sofern diese Konzentration in transparenter Weise erfolgt;
 - die Indexierung der Mautgebühren über die Amortisationszeit vorsehen.
- Alle in der Vergangenheit entstandenen Kosten müssen auf den gezahlten Beträgen beruhen. Künftig noch anfallende Kosten werden auf der Grundlage von angemessenen Kostenschätzungen in Anschlag gebracht.

⁽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.

- 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.

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.

⁽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.

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

⁽¹⁾ Siehe Anhang IV zur Einteilung der Fahrzeugklassen.

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

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

ANHANG III

„ANHANG IV

EINTEILUNG DER FAHRZEUGKLASSEN (ZUR ORIENTIERUNG)

Die Fahrzeugklassen werden in der nachstehenden Tabelle festgelegt.

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

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

Kraftfahrzeuge

Antriebsachsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ⁽¹⁾		Andere Federungssysteme an den Antriebsachsen		Schadensklasse
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		
gleich oder über	unter	gleich oder über	unter	
2 Achsen				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
3 Achsen				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
4 Achsen				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

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

Fahrzeugkombinationen (Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge)

Antriebsachsen mit Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung		Andere Federungssysteme an den Antriebsachsen		Schadensklasse
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		
gleich oder über	unter	gleich oder über	unter	
<i>2 + 1 Achsen</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 Achsen</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
<i>2 + 3 Achsen</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 Achsen</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 Achsen</i>				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44"	