



Rat der
Europäischen Union

145725/EU XXV. GP
Eingelangt am 02/06/17

Brüssel, den 1. Juni 2017
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0114 (COD)

9672/17
ADD 1

TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 275 final - ANNEX 1
Betr.:	ANHANG der RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Text von Bedeutung für den EWR)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 275 final - ANNEX 1.

Anl.: COM(2017) 275 final - ANNEX 1



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

ANHANG

der

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die
Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge
(Text von Bedeutung für den EWR)**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

ANHANG

der

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge
(Text von Bedeutung für den EWR)

- (1) Die Anhänge 0, III, IIIa, IIIb und IV werden wie folgt geändert:
- a) Anhang 0 Abschnitt 3 wird wie folgt geändert:
- i) Die Überschrift erhält folgende Fassung:
- „3. Fahrzeuge „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V““;
- ii) in der Tabelle wird die Zeile betreffend „Fahrzeug „EEV““ gestrichen;
- iii) folgender Wortlaut wird 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)	Partikel- zahl (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹ ₁
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹ ₁
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹ ₁

Anmerkung:

PI = Fremdzündung

CI = Selbstzündung

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

b) Anhang III wird wie folgt geändert:

i) Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:

— Nummer 2.1 sechster Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— Die Verteilung der Kosten auf schwere Nutzfahrzeuge muss auf objektive und transparente Weise unter Berücksichtigung des Anteils des Verkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen 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 (*).

* 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.“;

— Nummer 2.2 zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

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

ii) in Abschnitt 4 erhalten Überschrift und erster Gedankenstrich folgende Fassung:

„4. ANTEIL DES VERKEHRS MIT SCHWEREN NUTZFAHRZEUGEN, ÄQUIVALENZFAKTOREN UND KORREKTURMECHANISMEN

– Die Berechnung der Mautgebühren muss auf dem tatsächlichen oder prognostizierten Anteil des Verkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen 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 schweren Nutzfahrzeugen genutzten Infrastruktur gebührend Rechnung zu tragen.“;

c) Anhang IIIa erhält folgende Fassung:

„ANHANG IIIa

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE ERHEBUNG VON GEBÜHREN FÜR EXTERNE KOSTEN

In diesem Anhang werden die Mindestanforderungen festgelegt, die bei der Erhebung einer Gebühr für externe Kosten und gegebenenfalls bei der Berechnung der Höchstgebühr für externe Kosten einzuhalten sind.

1. Betroffene Abschnitte des Straßennetzes

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

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, lediglich einen oder mehrere Abschnitte des Straßennetzes, das sich aus seinem Anteil am transeuropäischen Straßennetz und den Autobahnen zusammensetzt, mit Gebühren für externe Kosten zu belegen, so werden die gebührenpflichtigen Abschnitte im Anschluss an eine Bewertung ausgewählt, bei der folgende Feststellungen getroffen wurden:

- Der Umfang der Umweltschäden durch den Fahrzeugverkehr auf den Straßen, die der Gebühr für externe Kosten unterliegen, übersteigt den durchschnittlichen Umfang der betreffenden Schäden, die **gemäß Luftqualitätsberichterstattung, nationalen Emissionsinventaren und Verkehrsaufkommen sowie im Hinblick auf die Lärmbelastung gemäß der Richtlinie 2002/49/EG** bewertet wurden, oder
- die Erhebung einer Gebühr für externe Kosten auf anderen Abschnitten des so zusammengesetzten Straßennetzes könnte sich nachteilig auf die Umwelt oder die Verkehrssicherheit auswirken, oder die Erhebung und Einziehung einer Gebühr für externe Kosten wäre dort mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden.

2. Betroffene Fahrzeuge, Straßen und Zeiträume

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten Referenzwerte, unterrichtet er die Kommission über die Fahrzeugklassen, nach denen die Gebühr für externe Kosten differenziert werden soll. Ferner 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.

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 festgelegten Referenzwerte.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle setzt für jede Fahrzeugklasse, jede Straßenkategorie und jeden Zeitraum einen jeweils spezifischen Betrag fest. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss transparent sein, der Öffentlichkeit bekannt

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 externen Kostenbestandteile nachvollziehen zu können, sind zu veröffentlichen.

Bei der Festsetzung der Gebührenhöhe orientiert sich der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls die unabhängige Stelle am Grundsatz der effizienten Preise, wonach der Gebührensatz nahe bei den durch die Nutzung des gebührenpflichtigen Fahrzeugs verursachten sozialen Grenzkosten liegt.

Die Höhe der Gebühr wird 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 im Hinblick auf die Verringerung der verkehrsbedingten Umweltschäden. Er bzw. sie passt gegebenenfalls alle zwei Jahre die Gebührenstruktur und die für die einzelnen Fahrzeugklassen, Straßenkategorien und Zeiträume jeweils festgesetzte spezifische Gebühr an Änderungen von Verkehrsangebot und -nachfrage an.

4. Gebührenbestandteile für externe Kosten

4.1. Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten Referenzwerte, 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 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe* 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 4 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 IIb festgelegten Referenzwerte, so errechnet der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung mittels folgender Formeln:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

dabei sind

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

Die Kosten der Lärmbelastung je Person, die dem Lärmpegel k ausgesetzt ist, werden von den Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls 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 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 ermittelt wird.

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

* 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:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** 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).“;

d) Anhang IIIb erhält folgende Fassung:

„ANHANG IIIb

REFERENZWERTE FÜR DIE GEBÜHR FÜR EXTERNE KOSTEN

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

Tabelle 1: Referenzwerte für die Gebühr für externe Kosten für Lastkraftwagen

Fahrzeugklasse	Eurocent/Fahrzeugkilometer	Vorstadt⁽¹⁾	Außerstädtisch⁽²⁾
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 14 Tonnen oder mit zwei Achsen	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9

	EURO VI	3,2	0,6
	Umweltfreundlicher als EURO VI	2,5	0,3
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 14 und 28 Tonnen oder mit drei Achsen	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Umweltfreundlicher als EURO VI	2,5	0,3
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 28 und 40 Tonnen oder mit vier Achsen	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Umweltfreundlicher als EURO VI	2,5	0,3
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 40 Tonnen oder mit fünf oder mehr Achsen	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6

	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Umweltfreundlicher als EURO VI	2,5	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.

Tabelle 2: Referenzwerte für die Gebühr für externe Kosten für Reisebusse

Fahrzeugklasse	Eurocent/Fahrzeugkilometer	Vorstadt⁽¹⁾	Außerstädtisch⁽²⁾
Reisebus mit einem zulässigen Gesamtgewicht von höchstens 18 Tonnen oder mit zwei Achsen	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Umweltfreundlicher als EURO VI	1,4	0,2
Reisebus mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 18 Tonnen oder mit drei oder mehr Achsen	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Umweltfreundlicher als	1,4	0,2

	EURO VI		
--	---------	--	--

(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 den Tabellen 1 und 2 dürfen in Bergregionen und in Ballungsräumen mit einem Faktor von höchstens 2 multipliziert werden, soweit dies durch geringere Streuung, Straßensteigung bzw. -gefälle, geografische Höhe oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist.“;

e) in Anhang IV erhält die Tabelle mit der Überschrift „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 zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (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	

<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	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 Achsen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 Achsen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 Achsen</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 Achsen</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III

60		60		
8 oder 9 Achsen				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III“.

(2) Folgende Anhänge V, VI und VII werden angefügt:

„ANHANG V

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE ERHEBUNG VON STAUGEBÜHREN

In diesem Anhang werden die Mindestanforderungen festgelegt, die bei der Erhebung einer Staugebühr einzuhalten sind.

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

Die Mitgliedstaaten legen genau fest,

a) auf welchen Teil bzw. welche Teile ihres in Artikel 7 Absatz 1 genannten Straßennetzes, das sich aus ihrem Anteil am transeuropäischen Straßennetz und den Autobahnen zusammensetzt, gemäß Artikel 7da Absätze 1 und 3 eine Staugebühr erhoben wird;

b) wie die Abschnitte des Straßennetzes, auf die eine Staugebühr erhoben wird, als „städtische“ bzw. „nicht-städtische“ Abschnitte eingestuft 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 die einzelnen Straßenabschnitte Gebühren erhoben werden. Kommen im Gesamtzeitraum der Gebührenerhebung unterschiedliche Gebührensätze zur Anwendung, 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 Sätzen für die Staugebühren für verschiedene Fahrzeugklassen

Fahrzeugklasse	Äquivalenzfaktor
Leichte Nutzfahrzeuge	1
Starre 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 jeweils spezifischen Betrag fest, der gemäß den Bestimmungen in Abschnitt 1 dieses Anhangs unter Berücksichtigung der entsprechenden in der Tabelle in Anhang VI angegebenen Höchstwerte ermittelt wird. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss transparent sein, der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden und allen Nutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich sein.

Vor der Umsetzung einer Staugebühr veröffentlicht der Mitgliedstaat rechtzeitig die folgenden Angaben:

- a) 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;
- b) 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.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle überwacht die Wirksamkeit der Gebührenregelung im Hinblick auf die Staureduzierung. Er bzw. sie passt gegebenenfalls jedes Jahr die Gebührenstruktur, den Zeitraum/die Zeiträume der Gebührenerhebung und die für die einzelnen Fahrzeugklassen, Straßenkategorien und Zeiträume jeweils festgesetzte spezifische Gebühr an Änderungen von Verkehrsangebot und -nachfrage an.

ANHANG VI

HÖCHSTBETRAG DER STAUGEBÜHREN

Dieser Anhang enthält die Höchstbeträge der Staugebühren.

Die in der nachstehenden Tabelle angeführten Höchstbeträge gelten für leichte Nutzfahrzeuge. Die Gebühren für andere Fahrzeugklassen werden durch Multiplikation der Gebühr für leichte Nutzfahrzeuge mit den in der Tabelle in Anhang V angegebenen Äquivalenzfaktoren ermittelt.

Tabelle: Höchstbetrag der Staugebühr für leichte Nutzfahrzeuge

Eurocent/Fahrzeugkilometer	„städtisch“	„nicht-städtisch“
Autobahnen	67	34
Hauptverkehrsstraßen	198	66

ANHANG VII

DIFFERENZIERUNG VON MAUT- UND BENUTZUNGSGEBÜHREN FÜR LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Dieser Anhang enthält die Emissionsklassen, nach denen Maut- und Benutzungsgebühren differenziert werden.

Die Schadstoffemissionen werden gemäß der Verordnung (EU).../... der Kommission* gemessen.

Die niedrigeren Sätze gelten für alle Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge mit spezifischen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates** gemessenen CO₂-Emissionen, die unter den geltenden EU-weiten Zielvorgaben für die Neuwagenflotte gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates*** und der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates**** liegen.

Tabelle: Emissionsklassen leichter Nutzfahrzeuge

Übereinstimmungsfaktor	1,5-2,1	1-1,5	Unter 1	Emissionsfreie Fahrzeuge
Gebühr pro km	10 % unter dem Höchstsatz	20 % unter dem Höchstsatz	30 % unter dem Höchstsatz	75 % unter dem Höchstsatz

* VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/xxx der Kommission und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) [RDE 3](ABl. L ... vom ... 2017, S. ...).

** Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

*** Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

**** Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).“.