



Brüssel, den 22. November 2019
(OR. en)

14383/19

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0114(COD)

TRANS 545

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	ST 14059/19
Nr. Komm.dok.:	ST 9672/17 + ADD 1
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge – Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat den oben genannten Vorschlag am 1. Juni 2017 als Teil des ersten Mobilitätspakets dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegt.
2. Darin hat die Kommission dargelegt, wie die Probleme im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen, der Finanzierung der Straßeninfrastruktur und der Verkehrsüberlastung angegangen werden sollten. Durch diesen Vorschlag wird die Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Richtlinie 1999/62/EG) abgeändert.

II. ARBEITEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

3. Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag und Frau Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (S&D, FR) als Berichterstatterin für die 8. Wahlperiode benannt.
4. Am 25. Oktober 2018 hat das Parlament seinen Standpunkt in erster Lesung angenommen.
5. Herr Giuseppe Ferrandino (S&D, IT) wurde zum Berichterstatter für die 9. Wahlperiode bestimmt.
6. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat auf seiner 529. Plenartagung vom 18. Oktober 2017 seine Stellungnahme zu dem Vorschlag angenommen. Der Europäische Ausschuss der Regionen hat auf seiner 127. Plenartagung vom 1. Februar 2018 seine Stellungnahme angenommen.

III. BERATUNGEN IM RAT

7. Die Gruppe „Landverkehr“ hat ihre Arbeiten am 1. Juni 2017 mit einer allgemeinen Vorstellung des Vorschlags aufgenommen. Am 21. Juni 2017 wurde die Folgenabschätzung geprüft.
8. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat am 5. Dezember 2017 eine Orientierungsaussprache über den Vorschlag (Dok. 14426/17) geführt, und am 6. Juni 2019 wurde ein Fortschrittsbericht vorgelegt (Dok. 9331/19).

IV. OFFENE FRAGEN

9. Der Vorsitz ist der Ansicht, dass der Vorschlag entscheidend dazu beiträgt, die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors zu senken, und dass der Vorschlag als unterstützende Maßnahme für die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Reduzierung der Emissionen des Straßenverkehrssektors Wesentliches bewirken kann. Die Bestimmungen des neuen Artikels 7g-a sind dafür, dass diese Wirkung erzielt wird, , von zentraler Bedeutung, da sie ein neues verbindliches und EU-weites Instrument zur Differenzierung der Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge auf der Grundlage der CO₂-Emissionen vorsehen. Die erforderliche Flexibilität der Mitgliedstaaten wird in andere Artikel einbezogen, wodurch die effizienteste Anwendung der Richtlinie ermöglicht und gleichzeitig das notwendige Maß an Harmonisierung der Vorschriften gewährleistet wird.

10. Die Erwägungsgründe sind systematisch geprüft worden, und diese Arbeit sollte in der Gruppe „Landverkehr“ erfolgen, sobald eine allgemeine Ausrichtung erzielt wurde.

V. FAZIT

11. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den Kompromisstext am 20. November 2019 geprüft und beschlossen, ihn in der diesem Bericht beigefügten Fassung für eine allgemeine Ausrichtung auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 2. Dezember 2019 vorzulegen.
1. 12. Der Rat wird ersucht, Einigung über eine allgemeine Ausrichtung zu erzielen. Darüber hinaus wird der Rat ersucht, die Gruppe „Landverkehr“ aufzufordern, die Arbeiten abzuschließen, indem die nicht in der allgemeinen Ausrichtung enthaltenen Erwägungsgründe den Artikeln und Anhängen des vereinbarten Textes angeglichen werden.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag 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 Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

[Erwägungsgründe nicht wiedergegeben]

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Fahrzeuge, die ausschließlich [...] in außereuropäischen Gebieten der Mitgliedstaaten eingesetzt werden.

(3) Diese Richtlinie gilt nicht für auf den Kanarischen Inseln, in Ceuta und Melilla sowie auf den Azoren oder Madeira zugelassene **schwere Nutzfahrzeuge**, die ausschließlich für Transporte in diesen Gebieten oder zwischen diesen Gebieten und dem spanischen bzw. portugiesischen Festland eingesetzt werden.

- (4) Bei Maut- und Benutzungsgebühren auf Straßeninfrastrukturen, die Gegenstand von Konzessionsverträgen sind, können die Mitgliedstaaten von der Anwendung von Artikel 7c Absatz 5, Artikel 7g Absatz 1 und Absatz 2 und Artikel 7g-a absehen, bis der Vertrag verlängert oder wesentlich geändert wird, und wenn
- a) der Vertrag vor dem [ABL.: bitte Datum des Inkrafttretens der Änderungsrichtlinie einsetzen] unterzeichnet wurde oder
 - b) die Angebote oder Antworten auf Einladungen zur Teilnahme am Verhandlungsverfahren im Rahmen eines öffentlichen Vergabeverfahrens vor dem [ABL.: bitte Datum des Inkrafttretens der Änderungsrichtlinie einsetzen] eingegangen sind.
- (5) Absatz 4 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 [ABL.: bitte Datum des Inkrafttretens der Änderungsrichtlinie einsetzen] unterzeichnet wurden.

Artikel 2

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 Rates³ festgelegt und auf den Karten in Anhang I dieser Verordnung dargestellt ist;
2. „Baukosten“ die mit dem Bau verbundenen Kosten, gegebenenfalls einschließlich der Finanzierungskosten, von
 - a) neuen Infrastrukturen oder neuen Infrastrukturverbesserungen, einschließlich umfangreicher struktureller baulicher Instandsetzungen;

³ 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).

- b) Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen, einschließlich umfangreicher baulicher Instandsetzungen, die nicht mehr als 30 Jahre vor dem 10. Juni 2008 fertiggestellt wurden, soweit Mautsysteme am 10. Juni 2008 bereits eingeführt waren, bzw. deren Bau nicht mehr als 30 Jahre vor der Einrichtung neuer, nach dem 10. Juni 2008 eingeführter Mautsysteme abgeschlossen wurde;
 - c) Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen, die **mehr als 30 Jahre** vor dem 10. Juni 2008 fertiggestellt wurden, 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 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.
3. „Finanzierungskosten“ Kreditzinsen und Verzinsung des Eigenkapitals der Anteilseigner;
4. „umfangreiche strukturelle bauliche Instandsetzung“ bauliche Instandsetzung mit Ausnahme derjenigen Instandsetzung, die für die Verkehrsteilnehmer keinen aktuellen Nutzen mehr hat, weil insbesondere die Ausbesserung durch eine weiter gehende Erneuerung der Straßendecke oder andere Bauarbeiten ersetzt wurde;
5. „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;
 - c) sie ist speziell als Autobahn gekennzeichnet;

6. „Mautgebühr“ eine für die 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 ein Fahrzeug berechtigt und die **eine oder mehrere der folgenden Gebühren** beinhaltet:
- eine Infrastrukturgebühr;
 - eine Staugebühr;
 - eine Gebühr für externe Kosten;
7. „Infrastrukturgebühr“ eine Abgabe zur Anlastung der infrastrukturbezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaukosten, die in einem Mitgliedstaat entstehen;
8. „Gebühr für externe Kosten“ eine Abgabe zur Anlastung der Kosten, die [...] durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung, Lärmbelastung **und/oder CO₂-Emissionen** entstehen;
- 8a.** „Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung“ die Kosten der Schäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Emissionen von Feinstaub und Ozonvorläufern wie Stickoxiden sowie von flüchtigen organischen Verbindungen verursacht werden;
- 8b.** „Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung“ die Kosten der Schäden, die durch die Lärmemissionen eines Fahrzeugs oder das Abrollgeräusch auf dem Straßenbelag verursacht werden;
- 8c.** „**Kosten verkehrsbedingter CO₂-Emissionen**“ die **Kosten der Schäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Freisetzung von Kohlendioxid verursacht werden;**
9. „Stau“ eine Situation, in der das Verkehrsaufkommen die Aufnahmekapazität der Straße fast erreicht hat oder überschreitet;
10. „Staugebühr“ eine Abgabe, die von Fahrzeugen zur Anlastung der in einem Mitgliedstaat entstehenden staubedingten Kosten [...] erhoben wird;

11. [...]
12. [...]
13. „gewichtete 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 Kilometer;
14. „Benutzungsgebühr“ eine zu leistende Zahlung, die während eines bestimmten Zeitraums zur Benutzung der in Artikel 7 Absätze 1 und 2 genannten Infrastrukturen durch ein Fahrzeug berechtigt;
15. „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug [...] oder eine Fahrzeugkombination, das bzw. die zur Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr bestimmt ist oder verwendet wird;
16. „schweres Nutzfahrzeug“ ein [...] **Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t**;
17. „Lastkraftwagen“ ein für die Güterbeförderung bestimmtes Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t;
18. „Kraftomnibus“ ein für die Beförderung von mehr als acht Fahrgästen (zusätzlich zum Fahrer) bestimmtes Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t;
19. „leichtes Nutzfahrzeug“ ein **Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t**;

20. „Personenkraftwagen“ ein [...] Fahrzeug mit höchstens acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t oder ein Wohnmobil;
21. „Kleinbus“ ein für die Beförderung von mehr als acht Fahrgästen (zusätzlich zum Fahrer) bestimmtes Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t;
- 21a. „Wohnmobil“ ein Fahrzeug mit einem Wohnbereich, der eine Mindestausrüstung – wie Tisch und Sitzgelegenheiten, Schlafgelegenheiten, die u. U. tagsüber als Sitze dienen können, Kochgelegenheit und Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen – umfasst, mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t;
22. „leichtes gewerbliches Nutzfahrzeug“ ein für die Güterbeförderung bestimmtes Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t;
23. [...]
23. „emissionsfreies Fahrzeug“
- i) ein Personenkraftwagen oder leichtes gewerbliches Nutzfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder
 - ii) ein schweres Nutzfahrzeug im Sinne des Artikels 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2019/1242⁴;
24. „Verkehrsunternehmer“ ein Unternehmen, das Güter oder Fahrgäste im Straßenverkehr befördert;

⁴ 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).

25. „Fahrzeug der Klasse ‚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;
26. „**Typ des schweren Nutzfahrzeugs**“ eine Fahrzeugeinstufung, der ein schweres Nutzfahrzeug je nach Achszahl, Abmessungen, Gewicht 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 entweder in den in allen Mitgliedstaaten verwendeten Fahrzeugunterlagen angegeben oder offensichtlich sind;
- 26a. „Fahrzeuguntergruppe“ eine Gruppe von Fahrzeugen im Sinne des Artikels 3 Nummer 8 der Verordnung (EU) 2019/1242;**
27. „Konzessionsvertrag“ eine Bau- **oder Dienstleistungskonzession** im Sinne des Artikels 5 Nummer 1 der Richtlinie 2014/[...] 23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁵;
28. „konzessionsgebundene Mautgebühr“ eine von einem Konzessionär im Rahmen eines Konzessionsvertrags erhobene Mautgebühr;
29. „wesentlich geändertes Maut- oder Gebührenerhebungssystem“ ein Maut- oder Gebührenerhebungssystem, **bei dem die Änderung der Tarife – ohne Berücksichtigung der Auswirkungen des steigenden Verkehrsaufkommens und inflationsbereinigt gemäß den Änderungen des von der Kommission (Eurostat) veröffentlichten EU-weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex mit Ausnahme von Energie und unverarbeiteten Lebensmitteln – dazu führen dürfte, dass die Einnahmen um mehr als 10 % gegenüber dem vorangegangenen Geschäftsjahr steigen;**
- [...]

⁵ 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).

30. „erster Bezugswert“ den CO₂-Emissionswert für jede Fahrzeuguntergruppe, der dem untersten 10. Perzentil von Überwachungsdaten gemäß Artikel 7 g-a entspricht, wobei emissionsfreie Fahrzeuge von der Berechnung dieser Werte auszuschließen sind;
31. „zweiter Bezugswert“ den CO₂-Emissionswert für jede Fahrzeuguntergruppe, der dem untersten 20. Perzentil von Überwachungsdaten gemäß Artikel 7 g-a entspricht, wobei emissionsfreie Fahrzeuge von der Berechnung dieser Werte auszuschließen sind;

Für die Zwecke der 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 oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und tatsächliche Zahlungen des Infrastrukturbetreibers für objektive umweltbezogene Aspekte, wie z. B. Schutz gegen Bodenverseuchung, einschließen.

[gestrichen: [...]]

3. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

- (1) Unbeschadet des Artikels 9 Absatz 1a dürfen die Mitgliedstaaten unter den in den Absätzen 3 bis **8a** [...] 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 Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union 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 in den Absätzen 3 und 4, in Artikel 7a und in Artikel 7j Absätze 1, 2 und 4 festgelegten Bedingungen erfüllen.
- (2a) Unbeschadet anderer Bestimmungen dieser Richtlinie können Maut- und Benutzungsgebühren für verschiedene Fahrzeugklassen, beispielsweise schwere Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, leichte Nutzfahrzeuge, leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen, voneinander unabhängig eingeführt oder beibehalten werden.**
- (3) 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 7c Absatz 5 und Artikel 7g-a Absatz 1 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 7c Absatz 5 und Artikel 7g-a Absatz 1 wäre zur Einführung einer solchen Differenzierung bei dem betreffenden Mautsystem technisch nicht machbar;**
- b) **die Anwendung von Artikel 7c Absatz 5 und Artikel 7g-a Absatz 1 würde bewirken, dass Fahrzeuge, die die Umwelt am stärksten verschmutzen, auf andere Strecken ausweichen, mit negativen Folgen für die Straßenverkehrssicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung.**

Ein Mitgliedstaat, der sich gemäß Absatz 2 dieses Artikels gegen die Anwendung von Artikel 7c Absatz 5 und Artikel 7g-a Absatz 1 entscheidet, setzt die Kommission davon in Kenntnis.

- (4) Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsteilnehmers, des Mitgliedstaats oder Drittlandes der Niederlassung des Verkehrsunternehmers oder der Zulassung des Fahrzeugs oder des Ausgangs- oder Zielpunktes der Fahrt führen.
- (4a) Die Mitgliedstaaten können ermäßigte Maut- oder Benutzungsgebühren vorsehen und Straßenabschnitte mit geringer Verkehrsdichte in dünn besiedelten Gebieten von der Gebührenerhebung ausnehmen.**
- (5) Die Mitgliedstaaten können ermäßigte Maut- oder Benutzungsgebühren oder Befreiungen von der Verpflichtung zur Entrichtung von Maut- oder Benutzungsgebühren vorsehen für
 - i) schwere Nutzfahrzeuge, die von der Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ ausgenommen sind, und
 - ii) **Fahrzeuge**, die unter die in Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a, b und c dieser Richtlinie festgelegten Bedingungen fallen.

⁶ 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).

- (6) [...]
- (7) [...].
- (8) Bis zum [...] [*ABl.: bitte Datum des Inkrafttretens plus acht Jahre einsetzen*] kann ein Mitgliedstaat in Bezug auf **Lastkraftwagen** beschließen, Maut- oder Benutzungsgebühren nur auf [...] **Lastkraftwagen** zu erheben, deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt, wenn er der Auffassung ist, dass eine Ausweitung auf **Lastkraftwagen** mit einem zulässigen Gesamtgewicht 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 betreffen, die nicht mehr als 10 % der anlastbaren Infrastrukturkosten verursacht.**

Mitgliedstaaten, die beschließen, Maut- oder Benutzungsgebühren oder beides nur auf **Lastkraftwagen** zu erheben, deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt, unterrichten die Kommission über ihren Beschluss und die Gründe dafür.

- (8a) Wenn auf alle schweren Nutzfahrzeuge Mautgebühren erhoben werden, können sich die Mitgliedstaaten für die Anlastung eines anderen Prozentsatzes der Kosten von Kraftomnibussen einerseits und schweren Nutzfahrzeugen andererseits entscheiden.**

- (9) [...]
- (10) [...]“;

4. Artikel 7a erhält folgende Fassung:

„Artikel 7a

- (1) Benutzungsgebühren müssen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege stehen.
- (2) Soweit Benutzungsgebühren auf schwere Nutzfahrzeuge erhoben werden, muss die Infrastrukturnutzung zumindest für folgende Zeiträume ermöglicht werden: 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 Jahrestarife 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, muss die Infrastrukturnutzung zumindest für folgende Zeiträume ermöglicht werden: 10 Tage, einen Monat oder zwei Monate oder beides und ein Jahr. Der Zweimonatstarif darf nicht mehr als **33 %** des Jahrestarifs **und** der Monatstarif nicht mehr als **20 %** des Jahrestarifs betragen. [...] Der 10-Tage-Tarif darf nicht mehr als **13 %** des Jahrestarifs betragen.

Die Mitgliedstaaten können die Infrastrukturnutzung auch für andere Zeiträume ermöglichen. In diesen Fällen legen die Mitgliedstaaten die Gebühren im Einklang mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Benutzer 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.

Im Rahmen von vor dem [...] [**ABL.: bitte Datum des Inkrafttretens einsetzen**] beschlossenen Benutzungsgebührenregelungen können die Mitgliedstaaten über den im ersten Unterabsatz festgelegten Höchstsätzen liegende Tarife, die vor diesem Termin in Kraft waren, sowie entsprechend höhere Tarife für andere Zeiträume unter Einhaltung des Grundsatzes der Gleichbehandlung beibehalten. Sobald ein wesentlich geändertes Maut- oder Gebührenerhebungssystem in Kraft tritt, spätestens aber ab dem [...] [**ABL.: bitte Datum des Inkrafttretens plus acht Jahre einsetzen**], müssen sie die im ersten und zweiten Unterabsatz festgelegten Höchstsätze jedoch einhalten.

- (4) In Bezug auf Kleinbusse und [...] **leichte Nutzfahrzeuge** verfahren die Mitgliedstaaten entweder gemäß Absatz 2 oder gemäß Absatz 3. [...] Die Mitgliedstaaten [...] **können** jedoch für Kleinbusse und [...] **leichte gewerbliche Nutzfahrzeuge andere** Benutzungsgebühren[...] als für Personenkraftwagen festlegen.“

(4a) Artikel 7b erhält folgende Fassung:

„Artikel 7b

- (1) Die Infrastrukturgebühren **für schwere Nutzfahrzeuge** beruhen auf dem Grundsatz der Anlastung von Infrastrukturkosten. Die gewichteten durchschnittlichen Infrastrukturgebühren **für schwere Nutzfahrzeuge** müssen sich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren. Die gewichteten 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, auf dem Infrastrukturgebühren **für schwere Nutzfahrzeuge** erhoben werden, und auf die gebührenpflichtigen Fahrzeuge beziehen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, nur einen Prozentsatz dieser Kosten anzulasten.“

5. Artikel 7c erhält folgende Fassung:

„Artikel 7c

(1) Die Mitgliedstaaten können eine Gebühr für externe Kosten, die durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung, [...] Lärmbelastung, [...], **CO₂-Emissionen** oder **eine Kombination dieser Belastungen** entstehen, beibehalten oder einführen.

Wenn auf die durch schwere Nutzfahrzeuge verursachte Luftverschmutzung und Lärmbelastung **eine Gebühr für externe Kosten erhoben wird**, [...] legen die Mitgliedstaaten **diese** entsprechend den in Anhang IIIa angegebenen Mindestanforderungen und Methoden und differenziert fest [...], wobei die Bezugswerte in Anhang IIIb einzuhalten sind.

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

(3) 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 ersten Unterabsatzes endet vier Jahre nach dem Tag, an dem die Anwendung der Vorschriften zur Einführung dieser Normen begonnen hat.

(3a) Ein Mitgliedstaat kann von der Verpflichtung zur Differenzierung der Infrastrukturgebühr oder Benutzungsgebühr gemäß Artikel 7g-a Absatz 1a abweichen, wenn eine Gebühr für CO₂-bedingte externe Kosten erhoben wird, die gemäß den für die Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten geltenden Bezugswerten in Anhang IIIc oder in dem in Absatz 3c genannten Durchführungsrechtsakt differenziert wird.

Eine Gebühr für CO₂-bedingte externe Kosten kann mit einer gemäß Artikel 7 g-a differenzierten Infrastrukturgebühr kombiniert werden.

(3b) Bei Kraftomnibussen können die Mitgliedstaaten beschließen, die in Anhang IIIc festgelegten Werte oder niedrigere Werte anzuwenden.

- (3c) Die Kommission erlässt im Einklang mit dem in Artikel 9c Absatz 3 genannten Prüfverfahren Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Bezugswerte für die Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 im Sinne des Artikels 7g-a Absatz 1a und zur Überarbeitung dieser Werte für emissionsarme Fahrzeuge. Diese Durchführungsrechtsakte werden innerhalb eines Jahres erlassen, nachdem die Bezugsdaten für CO₂-Emissionen, die für die Berechnung der Werte für externe Kosten für in Anhang IIIc genannte Fahrzeugklassen benötigt werden, zum ersten Mal von der Kommission im Sinne des Artikels 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 veröffentlicht wurden.
- [(3d) *gestrichen*]
- (3e) 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, begründen sie ihre Entscheidung und setzen die Kommission davon in Kenntnis.
- (4) 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.
- (5) Ab dem [...] *[ABL.: bitte Datum des Inkrafttretens + vier Jahre einsetzen]* wenden **diejenigen** Mitgliedstaaten, die eine Mautgebühr erheben, für schwere Nutzfahrzeuge eine Gebühr für externe Kosten auf zumindest [...] **einen** in Artikel 7 Absatz 1 genannten Abschnitt des Straßennetzes an, auf dem die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten Umweltschäden **besonders erheblich sind**. [...]“;⁷

⁷ *Neuen Erwägungsgrund einfügen: Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, die Erhebung von Gebühren für externe Kosten auf schwere Nutzfahrzeuge gegebenenfalls auf diejenigen Teile des Netzes zu beschränken, für die Infrastrukturgebühren gelten.*

(5a) Artikel 7d erhält folgende Fassung:

„Artikel 7d

Bis zu sechs Monate nach dem Erlass künftiger strengerer Euro-Emissionsnormen legt die Kommission gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Festlegung der entsprechenden Bezugswerte in Anhang IIIb vor.“

6. Folgender Artikel 7da wird eingefügt:

„Artikel 7da

- (1) Die Mitgliedstaaten können im Einklang mit den Anforderungen in Anhang 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 bezüglich des Ausmaßes der Staubelastung der Straßen und ihrer Umgebung, z. B. der durchschnittlichen Zeitverluste und Staulängen.
- (3) Eine auf einem Abschnitt des Straßennetzes erhobene Staugebühr gilt in gleicher Weise für alle Fahrzeugklassen entsprechend den Norm-Äquivalenzfaktoren in Anhang V. **Die Mitgliedstaaten können Kleinbusse und Kraftomnibusse ganz oder teilweise von der Staugebühr befreien.**
- (4) Die Staugebühr muss den Kosten entsprechen, die ein Fahrzeug anderen Verkehrsteilnehmern und indirekt der Gesellschaft verursacht [...], **und wird unter Beachtung der** in Anhang VI für bestimmte Straßenkategorien festgelegten **Bezugswerte und im Einklang mit den Mindestanforderungen in Anhang V 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.**

- (5) Die Mitgliedstaaten schaffen geeignete Mechanismen für die Überwachung der mit Staugebühren erzielten Wirkung und für die Überprüfung der Gebührenehöhe. Sie überprüfen 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, die auf den Straßenabschnitten entstehen, auf denen die Staugebühr erhoben wird.“

6a. Artikel 7e Absätze 1 und 2 erhalten 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 auf die Art der betreffenden Konzession abgestimmten, ausreichend langen Bezugszeitraums zu ermitteln.“

7. Die Artikel 7f und 7 g 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 Einnahmen werden in den **Ausbau von Verkehrsdiensten oder den Bau oder die Wartung** von Verkehrsinfrastrukturen des in Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Kernnetzes investiert, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw. der betreffenden Umweltschäden beitragen und die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Aufschlag gilt;

- b) der Aufschlag übersteigt nicht 15 % der gemäß Artikel 7b Absatz 1 und Artikel 7e berechneten gewichteten durchschnittlichen Infrastrukturgebühren, außer wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte der Kernnetzkorridore investiert werden; in letzterem Fall darf der Aufschlag 25 % nicht übersteigen. **Wenn zwei oder mehr Mitgliedstaaten in demselben Korridor einen Aufschlag erheben, darf dieser Aufschlag 50 % nicht überschreiten;**
 - c) die Erhebung des Aufschlags hat keine Benachteiligung des gewerblichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge;
 - d) der Kommission wird vor Erhebung des Aufschlags eine genaue Beschreibung des Ortes der Aufschlagserhebung sowie ein Beleg für die Entscheidung zur Finanzierung der in Buchstabe a genannten Kernnetzkorridore vorgelegt;
 - e) der Zeitraum, in dem der Aufschlag erhoben werden soll, wird im Voraus festgelegt und begrenzt und stimmt hinsichtlich der erwarteten Einnahmen mit den vorgelegten Finanzierungsplänen und der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse für die mit den Einnahmen aus dem Aufschlag mitfinanzierten Vorhaben überein.
- (1a) Bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben dürfen Aufschläge nur mit Zustimmung aller an dem Vorhaben beteiligten Mitgliedstaaten erhoben werden.
- (2) Ein Aufschlag auf eine gemäß Artikel 7g, **7g-a** oder Artikel 7ga differenzierte Infrastrukturgebühr ist möglich.
- (3) 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 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. Solche Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9c Absatz [...] **3** genannten [...] **Prüfverfahren** erlassen.

- (4) [...]
- (5) Auf Straßenabschnitten, auf denen eine Stauegebühr 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 bekannt gemacht und ist allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich;
 - b) die Differenzierung erfolgt nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit;
 - c) keine Infrastrukturgebühr liegt mehr als 175 % über dem Höchstbetrag der gewichteten durchschnittlichen Infrastrukturgebühr gemäß Artikel 7b;
 - d) die Hauptverkehrszeiten, in denen zur Staureduzierung die höheren Infrastrukturgebühren erhoben werden, überschreiten nicht fünf Stunden pro Tag;
 - e) die Differenzierung wird für den überlasteten Straßenabschnitt auf transparente und ertragsneutrale Weise gestaltet und angewandt, indem [...] **Verkehrsteilnehmern**, die den betreffenden Abschnitt 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 Stauegebühr 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) [...] Bezüglich schwerer Nutzfahrzeuge haben die Mitgliedstaaten, bis **die Differenzierung von Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren im Sinne des Artikels 7g-a zur Anwendung kommt**, die Infrastrukturgebühr nach der EURO-Emissionsklasse des Fahrzeugs so zu differenzieren, dass keine Infrastrukturgebühr mehr als 100 % über der entsprechenden Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen. **Sobald die Differenzierung von Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren nach Artikel 7g-a erfolgt, beenden die Mitgliedstaaten die Differenzierung nach der Euro-Emissionsklasse.** [...]

Bei emissionsfreien Fahrzeugen können die Mitgliedstaaten ab [ABL.: bitte Datum des Inkrafttretens der Änderungsrichtlinie einsetzen] eine Ermäßigung von bis zu 75 % gegenüber den Gebühren für die strengsten Emissionsnormen gewähren.

Ein Mitgliedstaat kann jedoch von der geforderten Differenzierung der Infrastrukturgebühr abweichen, wenn einer der folgenden Sachverhalte vorliegt:

- i) die Kohärenz der Mautsysteme in seinem Hoheitsgebiet würde dadurch ernsthaft untergraben;
- ii) eine solche Differenzierung wäre für das betreffende Mautsystem technisch nicht umsetzbar;
- iii) die Fahrzeuge, die die Umwelt am stärksten verschmutzen, würden auf andere Strecken ausweichen, mit negativen Folgen für die Straßenverkehrssicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung;
- iv) die Mautgebühr schließt eine Gebühr für externe Kosten ein.

Alle derartigen Ausnahmen oder Abweichungen sind der Kommission mitzuteilen.

- (3) Wenn ein Fahrer oder gegebenenfalls der Verkehrsunternehmer bei einer Kontrolle die zur Feststellung der Emissionsklasse des betreffenden Fahrzeugs nötigen Fahrzeugdokumente für die Zwecke des Absatzes 2 nicht vorlegen **kann und wenn gegebenenfalls der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) diese Informationen nicht bereitstellen kann**, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Mautgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben.

- (4) Die Differenzierungen nach diesem Artikel dürfen nicht so konzipiert sein, dass damit Veränderungen bei den Einnahmen erzielt werden.

7a. Folgender Artikel 7g-a wird eingefügt:

„Artikel 7g-a

- (1) Die Mitgliedstaaten nehmen gemäß diesem Artikel eine Differenzierung von Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge vor.

Gemäß Absatz 2 oder 3 gilt die Differenzierung für eine Untergruppe schwerer Nutzfahrzeuge zwei Jahre nach Inkrafttreten des für diese Untergruppe geltenden Durchführungsrechtsakts.

Ab diesem Zeitpunkt beenden die Mitgliedstaaten die Differenzierung nach der in Artikel 7g für die betreffenden schweren Nutzfahrzeuge genannten EURO-Emissionsklasse.

- (1a) Die Mitgliedstaaten legen für jeden Typ des schweren Nutzfahrzeugs 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, deren CO₂-Emissionen den zweiten Bezugswert für ihre spezielle Fahrzeuguntergruppe nicht überschreiten, die aber zu keiner der CO₂-Emissionsklassen der Buchstaben c bis e gehören;
 - c) CO₂-Emissionsklasse 3 – Fahrzeuge, deren CO₂-Emissionen den ersten Bezugswert für ihre spezielle Fahrzeuguntergruppe nicht überschreiten, die aber zu keiner der CO₂-Emissionsklassen der Buchstaben d bis e gehören;

- d) CO₂-Emissionsklasse 4 – emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge im Sinne des Artikels 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) 2019/1242;
- e) CO₂-Emissionsklasse 5 – emissionsfreie Fahrzeuge.

(1b) Die höchste Infrastrukturgebühr oder Benutzungsgebühr wird für einen bestimmten Typ des schweren Nutzfahrzeugs bei Fahrzeugen der CO₂-Emissionsklasse 1 erhoben. Ermäßigte Gebühren werden bei Fahrzeugen der CO₂-Emissionsklassen 2, 3 sowie 4 und 5 wie folgt erhoben:

- CO₂-Emissionsklasse 2 – 5-15 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂ Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren;
- CO₂-Emissionsklasse 3 – 15-30 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂ Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren;
- CO₂-Emissionsklasse 4 – 30-50 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂ Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren;
- CO₂-Emissionsklasse 5 – 50-75 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂ Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren;

(2) Für die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der Verordnung (EU) 2019/1242 genannten schweren Nutzfahrzeuge wird der erste und der zweite Bezugswert gemäß Artikel 2 Nummer 30 bzw. 31 von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 9c Absatz 3 genannten Prüfverfahren festgelegt. Diese Bezugswerte stützen sich auf die in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 genannten Überwachungsdaten. Die Kommission erlässt solche für spezifische Untergruppen schwerer Nutzfahrzeuge entscheidenden Durchführungsrechtsakte innerhalb von sechs Monaten nach der Veröffentlichung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß Artikel 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2019/1242.

Darüber hinaus erlässt die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten von gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242 erlassenen angepassten Bezugswerten für CO₂-Emissionen Durchführungsrechtsakte zur Festlegung neuer Bezugswerte gemäß dem in Artikel 9c Absatz 3 genannten Prüfverfahren, mit denen .

- (3) Für schwere Nutzfahrzeuge, die nicht unter Absatz 2 fallen, legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten den ersten und den zweiten Bezugswert auf der Grundlage der CO₂-Emissionen für jede gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2018/956 veröffentlichte Gruppe schwerer Nutzfahrzeuge fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 9c Absatz 3 und innerhalb eines Jahres, nachdem die Daten gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 an die Kommission übermittelt wurden, erlassen.

Für die Einrichtung der CO₂-Emissionsklasse 4 wendet die Kommission die in Anhang I Nummer 3 der Verordnung (EU) 2019/1242 beschriebene Methode an.

- (4) Die Kommission erlässt nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 9c Absatz 3 Durchführungsrechtsakte, um die in Artikel 2 Absätze 30 und 31 festgelegten Perzentilwerte auf der Grundlage der neuesten Überwachungsdaten für die in den Absätzen 2 und 3 genannten Fahrzeuge zur Abgrenzung der CO₂-Emissionsklassen im Sinne des Absatzes 1a anzupassen. Der erste Durchführungsrechtsakt wird bis zum 31. Dezember 2026 und danach alle fünf Jahre erlassen.

Die angepassten Werte gelten 12 Monate nach Inkrafttreten des betreffenden Durchführungsrechtsakts.

- (7) Die Differenzierungen nach diesem Artikel dürfen nicht so konzipiert sein, dass damit Veränderungen bei den Einnahmen erzielt werden.

8. Folgender Artikel 7ga wird eingefügt:

„Artikel 7ga

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

Die niedrigeren Maut- und Benutzungsgebühren gelten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die die beiden folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) ihre gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission⁸ bestimmten spezifischen CO₂-Emissionen sind gleich null oder niedriger als die folgenden Werte:
 - i) für den Zeitraum 2021 bis 2024 der – nach der Anzahl der in dem Jahr neu zugelassenen Personenkraftwagen oder leichten gewerblichen Nutzfahrzeuge gewichtete – Durchschnitt der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die für jeden einzelnen Hersteller gemäß Anhang I Teil A bzw. B Nummer 4 der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ ermittelt festgelegt werden;
 - ii) für den Zeitraum 2025 bis 2029 das gemäß Anhang I Teil A bzw. B Nummer 6.1.1. der genannten Verordnung ermittelte bestimmte EU-weite Flottenziel;
 - iii) für den Zeitraum ab 2030 das gemäß Anhang I Teil A bzw. B Nummer 6.1.2. der genannten Verordnung ermittelte EU-weite Flottenziel.
- b) ihre gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission bestimmten Schadstoffemissionen entsprechen den in der Tabelle in Anhang VII dieser Richtlinie angegebenen Werten.

⁸ 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 sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission.

⁹ 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.

(3) Kann ein Fahrer oder gegebenenfalls der Verkehrsunternehmer **oder gegebenenfalls der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS)** bei einer Kontrolle die Emissionswerte des Fahrzeugs [...] nicht belegen, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Maut- oder Jahresbenutzungsgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben.“

9. Artikel 7h wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens sechs Monate vor dem Einsatz eines neuen oder wesentlich geänderten Infrastrukturgebührensystems folgende Angaben:“

aa) folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Im Zuge der Übermittlung von Angaben an die Kommission gemäß Absatz 1 kann der Mitgliedstaat auch mehr als eine Änderung am System zur Erhebung von Infrastrukturgebühren vorsehen bzw. aufnehmen. Die Durchführung solcher vorgesehenen Änderungen, von denen die Kommission bereits in Kenntnis gesetzt wurde, unterliegt nicht den Bestimmungen des Absatzes 1.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Vor dem Einsatz eines neuen oder wesentlich geänderten Gebührensystems für externe Kosten unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über das betroffene Netz sowie die vorgesehenen Tarife pro Fahrzeugklasse und Emissionsklasse, **und gegebenenfalls informieren sie die Kommission gemäß Anhang IIIa Nummer 2 oder Anhang V Nummer 2.**“

c) Absatz 4 wird gestrichen.

10. Artikel 7i wird wie folgt geändert:

a) in Absatz 2 erhalten die Buchstaben b und c folgende Fassung:

- „b) die Ermäßigungen entsprechen tatsächlichen Einsparungen an Verwaltungskosten bei der Behandlung von Häufignutzern gegenüber Gelegenheitsnutzern;
- c) die Ermäßigungen übersteigen nicht 13 % der Infrastrukturgebühr, die für gleichwertige, nicht ermäßigungsberechtigte Fahrzeuge erhoben wird.“

aa) folgender Absatz 2a wird eingefügt:

„(2a) Die Mitgliedstaaten können Häufignutzern insbesondere in in dünn besiedelten Gebieten und Randbezirken von Städten bei der Infrastrukturgebühr für Personenkraftwagen Ermäßigungen gewähren. Geringere Einnahmen aufgrund der Häufignutzern gewährten Ermäßigungen dürfen nicht zu Lasten von Nutzern gehen, die die Infrastruktur weniger häufig nutzen.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

„(3) Vorbehaltlich der Bedingungen in Artikel 7g Absatz 1 Buchstabe b [...] können für bestimmte Vorhaben von großem europäischem Interesse, die in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführt sind, auch andere Formen der Differenzierung angewandt werden, um die wirtschaftliche Rentabilität solcher Vorhaben sicherzustellen, wenn sie im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss linear und verhältnismäßig sein, wird der Öffentlichkeit bekannt gemacht, ist allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich und darf nicht dazu führen, dass zusätzliche Kosten auf andere Nutzer in Form höherer Mautgebühren abgewälzt werden.“

11. Artikel 7j wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Hierzu arbeiten die Mitgliedstaaten bei der Erstellung von Methoden zusammen, die es den Verkehrsteilnehmern ermöglichen, die Maut- und Benutzungsgebühren zumindest **elektronisch 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) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Erhebt ein Mitgliedstaat eine Mautgebühr auf ein Fahrzeug, so ist 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 mit elektronischen Mitteln ausgestellt wird. **Der Verkehrsteilnehmer kann vereinbaren, dass ihm kein Beleg ausgestellt wird.**“

c) Absatz 4 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Soweit es wirtschaftlich machbar ist, verwenden die Mitgliedstaaten für die Erhebung und Einziehung von Gebühren für externe Kosten und von Staugebühren ein elektronisches **Mautsystem**, das den **Bestimmungen** des Artikels [...] **3 Absatz 1** der Richtlinie [...] **(EU) 2019/520** entspricht.“

12. 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 Mautsystem einführen, einen angemessenen Ausgleich vorzusehen.“

13. Artikel 8 Absatz 2 [...] **Buchstaben a und b erhalten folgende Fassung:**

- [...] [...] **„a) Die Entrichtung der gemeinsamen Benutzungsgebühren berechtigt zur Benutzung des von jedem teilnehmenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 2 definierten Straßennetzes;**
- b) für die gemeinsamen Benutzungsgebühren wird von den teilnehmenden Mitgliedstaaten ein Betrag festgelegt, der nicht über den Höchstsätzen gemäß Artikel 7a liegt;“**

14. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 Unterabsatz 2 wird gestrichen.

[...] [...] [...] [...] [...] .“;

14a. In Artikel 9c wird folgender Absatz 3 angefügt:

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

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

„Artikel 9d

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9e delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs 0, **der Formeln in den Abschnitten 4.1 und 4.2 des Anhangs IIIa** und der Beträge in [...] Tabelle 1 [...] des Anhangs IIIb [...] zu erlassen, um diese an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen.

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 delegierter Rechtsakte gemäß [...] Artikel 9d wird der Kommission für **einen Zeitraum von fünf Jahren** ab dem [*ABL.: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einsetzen*] 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 über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 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 das Europäische Parlament und der Rat beide 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.“
16. Die Artikel 9f und 9 g werden gestrichen.
17. Artikel 10a erhält folgende Fassung:

„Artikel 10a

- (1) Die in Anhang II festgelegten, in Euro ausgedrückten Beträge und die in Anhang IIIb Tabelle 1 [...] festgelegten, in Cent ausgedrückten Beträge werden alle zwei Jahre angepasst, um den Änderungen des von der Kommission (Eurostat) veröffentlichten EU weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex mit Ausnahme von Energie und unverarbeiteten Lebensmitteln Rechnung zu tragen. Die erste Anpassung findet zum 31. März [***ABL.: bitte das Jahr einsetzen, das zwei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie folgt***] statt.

Die Beträge werden automatisch angepasst, indem der Grundbetrag in Euro bzw. Cent um die prozentuale Änderung des genannten Index **angepasst** wird. Die sich daraus ergebenden Beträge werden in Bezug auf Anhang II auf den nächsten Euro und in Bezug auf Anhang IIIb 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 des Jahres, das dem in Absatz 1 genannten Ende von zwei Kalenderjahren folgt. Diese angepassten Beträge treten am ersten Tag des auf die Veröffentlichung folgenden Monats in Kraft.“

18. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

- (1) **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 muss folgende Angaben enthalten:
- a) die Gebühren für externe Kosten, die auf die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum erhoben werden;
 - b) die Differenzierung der Infrastrukturgebühren **oder Benutzungsgebühren** nach **Fahrzeugklasse und** Typ des **schweren Nutzfahrzeugs** [...];
 - c) die gewichteten durchschnittlichen Infrastrukturgebühren [...] und die Gesamteinnahmen aus diesen Infrastrukturgebühren [...];
 - d) die Gesamteinnahmen aus Gebühren für externe Kosten;
 - e) die Gesamteinnahmen aus Staugebühren;

- f) die Gesamteinnahmen aus Maut- und/oder Benutzungsgebühren;
- g) Angaben über die Verwendung der in Anwendung dieser Richtlinie erzielten Einnahmen und darüber, inwiefern der Mitgliedstaat die in Artikel 9 Absatz 2 [...] genannten Ziele dadurch erreichen konnte;

[...]

[...]

(3) [...] [...] [...] [...]

(4) [...]

(5) [...]“;

([...]19) Die Anhänge werden wie folgt geändert:

- a) Die Anhänge 0, IIIa, IIIb und IV werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.
- b) Die Anhänge **IIIc**, V, VI und VII werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie angefügt.

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am [**ABL.: bitte Datum des Inkrafttretens plus zwei Jahre einsetzen**] 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 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments Im Namen des Rates

Der Präsident Der Präsident

(1) Die Anhänge 0, III, IIIa, IIIb und IV werden wie folgt geändert:

a) Anhang 0 Abschnitt 3 wird wie folgt geändert:

[...] [...] [...] 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 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

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 werden¹⁰.“

– 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.“;

¹⁰ 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.

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 **oder anderen gleichwertigen Datenquellen** 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 **oder Anhang IIIc** festgelegten Bezugswerte, unterrichtet er die Kommission über die Fahrzeugklassen, nach denen die Gebühr für externe Kosten differenziert werden soll. **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.

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 Anhang IIIc** festgelegten Bezugswerte.

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle setzt für jede Fahrzeugklasse, jede Straßenkategorie und jeden Zeitraum – **soweit erforderlich** – 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 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 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe¹¹ verwendet werden (wobei der EMEP-/EUA-Leitfaden zum Inventar der Luftschadstoffemissionen¹² 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 IIIb festgelegten Bezugswerte, so errechnet der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung mittels folgender Formeln:

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

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

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

¹¹ 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).

¹² Methode der Europäischen Umweltagentur: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

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);
–	$WADT =$	gewichtetes durchschnittliches tägliches Verkehrsvolumen (Pkw-Äquivalent);
–	a und b	Gewichtungsfaktoren, die vom Mitgliedstaat so festgelegt werden, dass die daraus resultierende gewichtete 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 Rates¹³ 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 einer unabhängigen Stelle mit wissenschaftlich gesicherten Methoden geschätzt.

¹³ 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).

Für das gewichtete 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.

4.3. Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen

Wenn ein Mitgliedstaat für CO₂-Emissionen, die über den in Anhang IIIc festgelegten Bezugswerten liegen, eine Gebühr für externe Kosten zu erheben beabsichtigt, 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:

- **als Zielvorgabe für Emissionen gewählter Wert;**
- **Schätzung bezüglich Minderungslösungen;**
- **Schätzung bezüglich Referenzszenario;**
- **Risiko- und Verlustvermeidung;**
- **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.“;

d) Anhang IIIb 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.

Bezugswerte für die Gebühr für externe Kosten für Lastkraftwagen

<i>Fahrzeugklasse</i>	<i>Eurocent/Fahrzeugkilometer</i>	Vorstadt⁽¹⁾	Außerstädtisch⁽²⁾
<i>Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter [...] 12 Tonnen oder mit zwei Achsen</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Umweltfreundlicher als EURO VI, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen [...] 12 und [...] 18 Tonnen</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

<i>oder mit drei Achsen</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Umweltfreundlicher als EURO VI, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen [...] 18 und [...] 32 Tonnen oder mit vier Achsen</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Umweltfreundlicher als EURO VI, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge</i>	2,5	0,3
<i>Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über [...] 32 Tonnen oder mit fünf oder mehr Achsen</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Umweltfreundlicher als EURO VI, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge</i>	[...] 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.

[Tabelle gestrichen]

Die Werte in [...] Tabelle 1 [...] 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.“

da) Der folgende Anhang IIIc wird eingefügt:

„ANHANG IIIc

BEZUGSWERTE FÜR DIE GEBÜHR FÜR CO₂-EMISSIONSBEDINGTE EXTERNE KOSTEN

Dieser Anhang enthält Bezugswerte für die Gebühr für externe Kosten, einschließlich der Kosten von CO₂-Emissionen.

Tabelle 1: Bezugswerte für die Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten für Lastkraftwagen

Fahrzeugklasse	Eurocent/Fahrzeugkilometer	Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 12 Tonnen oder mit zwei Achsen	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	emissionsarme Fahrzeuge	2,0
	emissionsfreie Fahrzeuge	0
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2

zwischen 12 und 18 Tonnen oder mit drei Achsen	EURO II	5,2
	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	emissionsarme Fahrzeuge	2,5
	emissionsfreie Fahrzeuge	0

Fahrzeugklasse	Eurocent/Fahrzeugkilometer	Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 18 und 32 Tonnen oder mit vier Achsen	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	emissionsarme Fahrzeuge	3,4
	emissionsfreie Fahrzeuge	0
Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1

über 32 Tonnen oder mit fünf oder mehr Achsen	EURO II	8,1
	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	emissionsarme Fahrzeuge	4,0
	emissionsfreie Fahrzeuge	0

- 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	
<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	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 Achsen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 Achsen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 Achsen</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	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		
<i>mindestens 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III ^{cc} .

2. Folgende Anhänge V, VI und VII werden angefügt:

„ANHANG V

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE ERHEBUNG VON STAUGE BÜHREN

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 [...] **Bezugswerte** 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.

Wenn ein Mitgliedstaat die Erhebung von Stauegebühren beabsichtigt, die über den in Anhang VI festgelegten Bezugswerten liegen, so teilt er der Kommission Folgendes mit:

- i) geografische Angaben zu den Straßen, auf denen Stauegebühren erhoben werden;**
- ii) 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 Ausnahmen, wonach Kleinbusse und Kraftomnibusse ganz oder teilweise von der Gebühr befreit werden.**

3. Überwachung

Der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle überwacht die Wirksamkeit der Gebührenregelung im Hinblick auf die 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 jeweils festgesetzte spezifische Gebühr an Änderungen von Verkehrsangebot und -nachfrage an.

ANHANG VI

BEZUGSWERTE FÜR STAUEGBÜHREN

Dieser Anhang enthält die [...] **Bezugswerte für** Stauegebühren.

Die in der nachstehenden Tabelle angeführten [...] **Bezugswerte** 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: [...] **Bezugswerte für Stauegebühren** für leichte Nutzfahrzeuge

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

ANHANG VII
EMISSIONSLEISTUNG

Dieser Anhang enthält die Emissionsleistungskriterien für Schadstoffe, nach denen Maut- und Benutzungsgebühren gemäß Artikel 7ga Absatz 1 Buchstabe b differenziert werden.

Tabelle: Schadstoffkriterien [...] für die Emissionsleistung leichter Nutzfahrzeuge

Maut- und Benutzungsgebühren	10 % unter dem Höchstsatz	20 % unter dem Höchstsatz	30 % unter dem Höchstsatz	75 % unter dem Höchstsatz
Emissionsleistung	Euro 6d-TEMP-x [#]	Euro 6d-x [#]	angegebene RDE-Höchstwerte für Schadstoffemissionen ^{##} < 80 % der geltenden Emissionsgrenzwerte	emissionsfreie Fahrzeuge

kann leer bleiben oder durch EVAP, EVAP-ISC, ISC oder ISC-FCM ersetzt werden.

NO_x und Partikelzahl gemäß Nummer 48.2 der Übereinstimmungsbescheinigung in Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG.