I

(Mitteilungen)

RAT

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 33/2005

vom 6. September 2005

vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf die Annahme einer 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

(2005/C 275 E/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

gestützt auf die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ([1]), insbesondere auf Artikel 7,

auf Vorschlag der Kommission,

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

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([3]),

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten, das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit erfordern die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmern für die Benutzung von Verkehrswegen. Ein gewisses Maß an Harmonisierung wurde bereits mit der Richtlinie 1999/62/EG erreicht.

(2) Ein gerechteres System für die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur ist von grundlegender Bedeutung für die Gewährleistung nachhaltiger Verkehrsbedingungen in der Gemeinschaft. Das Ziel einer optimalen Nutzung des bestehenden Straßennetzes und einer erheblichen Verringerung seiner negativen Auswirkungen sollte ohne zusätzliche Belastung der Unternehmen erreicht werden, damit ein solides Wirtschaftswachstum und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet sind.

(3) Im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ hat die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur angekündigt. Das Europäische Parlament hat in seinem Bericht zu dem Weißbuch vom 12. Februar 2003 die Notwendigkeit einer Gebührenerhebung für die Nutzung der Straßeninfrastruktur bekräftigt. Im Anschluss an seine Tagung in Göteborg am 15. Juni 2001, auf der er speziell den Aspekt der Nachhaltigkeit im Verkehrssektor hervorgehoben hat, hat der Europäische Rat auf seinen Tagungen in Kopenhagen am 12. und 13. Dezember 2002 und in Brüssel am 20. und 21. März 2003 ferner die Absicht der Kommission begrüßt, eine neue Richtlinie zur „Eurovignette“ vorzulegen.

(4) In der Richtlinie 1999/62/EG werden bei der Festlegung der Mautgebühren die Kosten von Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau der Infrastrukturen berücksichtigt. Es bedarf einer Einzelbestimmung, die Klarheit hinsichtlich der anrechenbaren Baukosten schafft.

([1]) ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42. Geändert durch die Beitrittsakte von 2003.
([2]) ABl. C 241 vom 28.9.2004, S. 58.
([3]) ABl. C 109 vom 30.4.2004, S. 14.
([4]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 20. April 2004 (ABl. C 104 E vom 30.4.2004, S. 372) und Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. September 2005 und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom … (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(5) Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr konzentriert sich auf das transeuropäische Straßenverkehrsnetz. Außerdem ist das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes von grundlegender Bedeutung für den gewerblichen Kraftverkehr. Daher sollte der gemeinschaftliche Rechtsrahmen den gewerblichen Verkehr auf dem transeuropäischen Straßennetz umfassen, wie es in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ([1]) festgelegt ist. In Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, unter Beachtung des Vertrags auf anderen, nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen Maut- und/oder Benutzungsgebühren zu erheben.

(6) Aus Gründen der Kosteneffizienz bei der Einführung von Mautsystemen muss nicht unbedingt die gesamte Infrastruktur, für die eine Maut festgelegt wird, Zugangsbeschränkungen zur Regelung der Mauterhebung unterliegen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Richtlinie so umzusetzen, dass sie nur an einem bestimmten Punkt der Infrastruktur, für die die Maut festgelegt wurde, Mautgebühren erheben.

(7) Die Mautgebühren sollten auf dem Grundsatz der Anlastung von Infrastrukturkosten beruhen. In den Fällen, in denen diese Kosten durch den Gesamthaushalt der Europäischen Union mitfinanziert worden sind, sollte der aus Gemeinschaftsmitteln stammende Anteil nicht über Mautgebühren wieder eingezogen werden, sofern nicht in Einzelbestimmungen der einschlägigen Gemeinschaftsrechtsakte vorgesehen ist, dass die künftigen Mauteinnahmen bei der Festsetzung des Finanzierungsanteils der Gemeinschaft berücksichtigt werden.

(8) Ein wichtiger Bestandteil eines Gebührensystems ist die Tatsache, dass der Nutzer die Gebührenbelastung durch seine eigene Entscheidung für umweltfreundliche Fahrzeuge und verkehrsärmere Zeiten oder Strecken selbst beeinflussen kann. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Mautgebühren entsprechend der Emissionskategorie des Fahrzeugs („EURO"-Einstufung), dem Grad der von ihm verursachten Straßenschäden sowie nach Ort, Zeitpunkt und Grad der Stauneigung anpassen können. Diese Differenzierung der Mautgebührenhöhe sollte proportional zum angestrebten Ziel sein.

(9) Hinsichtlich der Aspekte der kommerziellen Preisgestaltung für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen, die nicht von dieser Richtlinie erfasst sind, sollten die Vorschriften des Vertrags eingehalten werden.

(10) Die Bestimmungen dieser Richtlinie berühren nicht die Freiheit der Mitgliedstaaten, die ein System von Maut- und/oder Benutzungsgebühren für Verkehrswege einführen, unbeschadet der Artikel 87 und 88 des Vertrags einen angemessenen Ausgleich für diese Gebühren vorzusehen. Dieser Ausgleich sollte nicht zu Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt führen, und er sollte den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts unterliegen, und zwar insbesondere den Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätzen in Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG sowie der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom ([2]).

(11) Wenn Mitgliedstaaten Maut- oder Benutzungsgebühren auf zum transeuropäischen Straßennetz gehörende Straßen erheben, sollte den gebührenpflichtigen Straßen in den Instandhaltungsplänen der Mitgliedstaaten eine angemessene Priorität eingeräumt werden.

(12) Berggebieten wie den Alpen oder den Pyrenäen sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die Verwirklichung neuer wichtiger Infrastrukturvorhaben ist oft gescheitert, weil die benötigten beträchtlichen Finanzmittel nicht vorhanden waren. In diesen Gebieten müssen die Benutzer daher möglicherweise einen Mautaufschlag zur Finanzierung grundlegender Vorhaben von sehr hohem europäischen Nutzen leisten, die sich gegebenenfalls auch auf andere Verkehrsträger auf der gleichen Verkehrsachse beziehen. Dieser Betrag sollte sich an den für das Vorhaben erforderlichen Finanzmitteln orientieren. Er sollte ebenfalls am Ausgangswert der Mautgebühren orientiert sein, damit die Gebühren auf einer bestimmten Verkehrsachse nicht künstlich hochgehalten werden, was zum Ausweichen des Verkehrs auf andere Verkehrsachsen und damit zu örtlicher Verkehrsüberlastung und einer ineffizienten Nutzung der Verkehrsnetze führen könnte.

(13) Die Gebühren sollten dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung entsprechen, und ihre Erhebung darf keine übermäßigen Formalitäten umfassen oder Hindernisse an den Binnengrenzen schaffen. Daher sollten geeignete Maßnahmen getroffen werden, um den gelegentlichen Nutzern die Zahlung zu erleichtern, und zwar insbesondere dann, wenn die Maut- und/oder Benutzungsgebühren ausschließlich über ein System erhoben werden, das den Einsatz eines elektronischen Abrechnungsgeräts (fahrzeugseitiges Erfassungsgerät) erfordert.

(14) Um eine kohärente, harmonisierte Anwendung der Gebührenerhebungssysteme zu gewährleisten, sollten bei neuen Mautsystemen die Kosten anhand bestimmter Eckpunkte berechnet oder in einer Höhe festgelegt werden, die nicht über das Niveau hinausgeht, das sich aus der Anwendung dieser Eckpunkte ergeben würde. Diese Anforderungen sollten nicht für bestehende Systeme gelten, sofern diese nicht später wesentlich geändert werden. Als wesentliche Änderung würde unter anderem eine erhebliche Änderung der ursprünglichen Bedingungen des Mautsystems durch die Änderung eines Vertrags mit dem Betreiber des Mautsystems gehören, nicht aber

([1]) ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Geändert durch die Entscheidung und die Entscheidung Nr. 884/2004/EG (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1).

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

Änderungen, die in dem ursprünglichen System vorgesehen sind. Bei Konzessionsverträgen könnte eine wesentliche Änderung im Rahmen eines öffentlichen Vergabeverfahrens herbeigeführt werden. Um Transparenz zu verwirklichen, ohne dass das Funktionieren der Marktwirtschaft gestört wird oder Partnerschaften zwischen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft behindert werden, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission ferner die Werte je Einheit und die übrigen Parameter, die sie zur Berechnung der einzelnen Bestandteile der Mautgebühren heranziehen möchten, oder bei Konzessionsverträgen die entsprechenden Verträge und Basismodelle mitteilen, sodass diese Stellung nehmen kann. Stellungnahmen der Kommission vor der Einführung neuer Mautsysteme in den Mitgliedstaaten berühren in keiner Weise die sich aus dem Vertrag ergebende Verpflichtung der Kommission, dafür Sorge zu tragen, dass das Gemeinschaftsrecht angewendet wird.

(15) Für den Ausbau des Systems zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren sind weitere technische Fortschritte erforderlich. Es sollte ein Verfahren geben, das es der Kommission ermöglicht, die Anforderungen der Richtlinie 1999/62/EG nach entsprechender Konsultation der Mitgliedstaaten an den technischen Fortschritt anzupassen.

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

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

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

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

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

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

b) Die folgenden Buchstaben werden eingefügt:

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

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

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

i) ein Mitgliedstaat mittels eines Vertrags mit einem Mautsystembetreiber oder mittels eines anderen Rechtsakts mit entsprechender Wirkung, die vor dem ... (*) in Kraft treten, ein Mautsystem eingerichtet hat, das die Anlastung dieser Kosten vorsieht, oder

ii) ein Mitgliedstaat nachweisen kann, dass es für den Bau der betreffenden Infrastruktur ausschlaggebend war, dass ihre erwartete Lebensdauer über 30 Jahre beträgt.

[1] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

(*) 24 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

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

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

ab) ‚Finanzierungskosten' Kreditzinsen und/oder Verzinsung des Eigenkapitals der Anteilseigner;

ac) ‚umfangreiche strukturelle bauliche Instandsetzung' bauliche Instandsetzung mit Ausnahme derjenigen Instandsetzung, die für die Verkehrsteilnehmer keinen aktuellen Nutzen mehr hat, wenn beispielsweise die Ausbesserung durch eine weiter gehende Erneuerung der Straßendecke oder andere Bauarbeiten ersetzt wurde";

c) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

d) Der folgende Buchstabe wird eingefügt:

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

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

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

d) ‚Fahrzeug' ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt;

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

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

f) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:

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

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

(*) ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1874/2004 (ABl. L 326 vom 29.10.2004, S. 17).."

2. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

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

„1. Die Mitgliedstaaten dürfen Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf dem transeuropäischen Straßennetz oder auf Teilen dieses Netzes nur unter den in den Absätzen 2 bis 12 genannten Bedingungen beibehalten oder einführen. Das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung des Vertrags Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen oder auf dem transeuropäischen Straßennetz für andere, nicht von der Definition des Begriffs 'Fahrzeug' erfasste Kraftfahrzeugtypen zu erheben, bleibt hiervon unberührt.

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

(*) 24 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

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

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

b) Die folgenden Absätze werden eingefügt:

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

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

— sie die Bedingungen des Absatzes 10 Buchstabe a erfüllen;

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

— sie keine Wettbewerbsverzerrung im Binnenmarkt bewirken;

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

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

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

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

c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

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

d) Absatz 7 Unterabsätze 2 und 3 werden gestrichen.

e) Die Absätze 9 und 10 erhalten folgende Fassung:

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

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

— dem angestrebten Ziel angemessen ist;

— transparent ist und keine unterschiedliche Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers, des Landes oder Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmers oder der Zulassung des Fahrzeugs oder des Ausgangs- oder Zielortes der Fahrt zur Folge hat;

— nicht auf die Erzielung zusätzlicher Mauteinnahmen ausgerichtet ist, wobei ein unbeabsichtigter Anstieg der Einnahmen (mit dem Ergebnis gewogener durchschnittlicher Mautgebühren, die nicht mit Absatz 9 im Einklang stehen) durch eine Änderung der Differenzierungsstruktur ausgeglichen wird, die innerhalb von zwei Jahren nach Ende des Rechnungsjahres, in dem die zusätzlichen Einnahmen erzielt wurden, vorzunehmen ist;

— die unter Buchstabe b genannten Flexibilitätsobergrenzen nicht überschreitet.

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

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

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

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

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

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

f) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„11. In Ausnahmefällen bei Verkehrswegen in Bergregionen kann nach Unterrichtung der Kommission ein Mautaufschlag für bestimmte Straßenabschnitte erhoben werden,

a) die von einer akuten, den ungehinderten Fahrzeugverkehr beeinträchtigenden Verkehrsüberlastung betroffen sind oder

b) deren Benutzung durch Fahrzeuge erhebliche Umweltschäden verursacht,

sofern

— die durch den Mautaufschlag erzielten Einnahmen in vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse nach Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG investiert werden, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw. der betreffenden Umweltschäden beitragen und die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Mautaufschlag gilt;

— der Mautaufschlag, der auf gemäß Absatz 10 differenzierte Mautgebühren angewandt werden darf, 15 % der gemäß Absatz 9 berechneten gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren nicht überschreitet, außer wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse im Hinblick auf die Infrastruktur in Berggebieten investiert werden; in letzterem Fall darf der Aufschlag 25 % nicht überschreiten;

— die Erhebung des Aufschlags keine Benachteiligung des gewerblichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge hat;

— vor Erhebung des Aufschlags der Kommission Finanzierungspläne für die Infrastruktur, für die der Aufschlag erhoben wird, und eine Kosten-Nutzen-Analyse für das neue Infrastrukturvorhaben vorgelegt werden;

— der Zeitraum, in dem der Aufschlag erhoben werden soll, im Voraus festgelegt und begrenzt wird und hinsichtlich der erwarteten Einnahmen mit den vorgelegten Finanzierungsplänen und der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse vereinbar ist.

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

Wenn die Kommission die Finanzierungspläne eines Mitgliedstaats, der einen Mautaufschlag erheben will, erhält, stellt sie diese Informationen den Mitgliedern des in Artikel 9c Absatz 1 genannten Ausschusses zur Verfügung. Ist die Kommission der Ansicht, dass der geplante Aufschlag nicht den in diesem Absatz festgelegten Bedingungen entspricht oder dass der geplante Aufschlag erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in Regionen in Randlage haben wird, kann sie die von dem betreffenden Mitgliedstaat geplanten Gebühren nach dem Verfahren des Artikels 9c Absatz 2 ablehnen oder deren Abänderung verlangen.

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

3. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 7a*

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

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

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

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

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

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

a) Mautsysteme ohne konzessionsgebundene Mautgebühren:

— die Werte je Einheit und die anderen Parameter, die sie zur Berechnung der verschiedenen Kostenbestandteile heranziehen;

— eindeutige Angaben zu den von ihrem Mautsystem erfassten Fahrzeugen und zur geografischen Ausdehnung des Netzes oder zu den Teilen des Netzes, die für die jeweilige Kostenberechnung herangezogen werden, sowie den Anteil der Kosten, die angelastet werden sollen;

b) konzessionsgebundene Mautgebühren:

— die Konzessionsverträge oder wesentliche Änderungen dieser Verträge;

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

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

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

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

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

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

5. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 8a*

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

6. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird der folgende Buchstabe angefügt:

„d) Versicherungssteuern.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

(*) 24 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

7. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„*Artikel 9a*

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

Artikel 9b

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

Artikel 9c

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

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

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

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

4. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung."

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 11*

Bis zum ... (*) legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor, wobei sie der Entwicklung der Technik und des Verkehrsaufkommens Rechnung trägt und ihre Auswirkungen auf den Binnenmarkt, einschließlich der Inseln, verkehrsmäßig nicht erschlossenen Gebiete sowie der Randgebiete der Gemeinschaft, den Umfang der Investitionen in dem Sektor und ihren Beitrag zu den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik bewertet.

Dem Bericht sind gegebenenfalls an das Europäische Parlament und den Rat gerichtete Vorschläge für die weitere Überarbeitung dieser Richtlinie beizufügen.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens… (**) die erforderlichen Angaben."

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

	„höchstens 3 Achsen	mindestens 4 Achsen
EURO 0 und EURO I	1 020	1 648
EURO II und EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V und EEV	797	1 329"

10. Anhang II letzter Satz erhält folgende Fassung:

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

11. Anhang 0, dessen Text in Anhang I dieser Richtlinie wiedergegeben ist, wird angefügt.

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

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

Artikel 2

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

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*
…	…

(*) Fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

(**) 54 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

(***) 24 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

ANHANG I

„ANHANG 0

EMISSIONSGRENZWERTE

1. **Fahrzeug ‚EURO 0'**

Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxide (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **Fahrzeuge ‚EURO I'/‚EURO II'**

	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxide (NOx) g/kWh	Masse Partikel (PT) g/kWh
Fahrzeug 'EURO I'	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
Fahrzeug 'EURO II'	4,0	1,1	7,0	0,15

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

3. **Fahrzeuge ‚EURO III'/‚EURO IV'/‚EURO V'/‚EEV'**

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

	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxide (NOx) g/kWh	Masse Partikel (PT) g/kWh	Ruß m^{-1}
Fahrzeug 'EURO III'	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
Fahrzeug 'EURO IV'	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Fahrzeug 'EURO V'	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Fahrzeug 'EEV'	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Ein Prüfzyklus besteht aus einer Abfolge von Prüfphasen mit jeweils einer bestimmten Drehzahl und einem bestimmten Drehmoment, die der Motor unter stationären (ESC-Prüfung) bzw. dynamischen Bedingungen (ETC- und ELR-Prüfung) durchlaufen muss.
(2) 0,13 für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,7 dm^3 je Zylinder und einer Nenndrehzahl von über 3 000 min^{-1}.

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

ANHANG II

„ANHANG III

ECKPUNKTE FÜR DIE ANRECHNUNG DER KOSTEN UND DIE BERECHNUNG DER MAUTGEBÜHREN

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

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

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

1. **Ausweisung des Netzes und der erfassten Fahrzeuge**

— Wenn kein einheitliches Mautsystem auf das gesamte TEN-Straßennetz angewandt wird, so muss der Mitgliedstaat eindeutig ausweisen, für welchen Teil bzw. welche Teile des Netzes ein Mautsystem gilt und welches System der Fahrzeugklassifizierung er zum Zwecke der Mautdifferenzierung anwendet. Ferner weisen die Mitgliedstaaten aus, ob ihr Mautsystem auch Fahrzeuge erfasst, deren Gesamtgewicht unter dem Schwellenwert von 12 Tonnen liegt.

— Wenn ein Mitgliedstaat für unterschiedliche Teile seines Netzes unterschiedliche Systeme der Kostenanlastung anwendet (was nach Artikel 7a Absatz 1 zulässig ist), so ist für jeden eindeutig ausgewiesenen Teil des Netzes eine eigenständige Kostenberechnung durchzuführen. Ein Mitgliedstaat kann sein Netz in mehrere eindeutig ausgewiesene Teile aufspalten, um separate Konzessionsvereinbarungen oder ähnliche Vereinbarungen für die einzelnen Teile zu treffen.

2. **Infrastrukturkosten**

2.1. *Kosten der Investitionen in Infrastrukturen*

— Die Kosten der Investitionen in Infrastrukturen müssen die Baukosten (einschließlich der Finanzierungskosten) und die Kosten für die Entwicklung der Infrastruktur sowie gegebenenfalls einen Zinsertrag für das investierte Kapital oder eine Gewinnmarge umfassen. Sie müssen außerdem die Kosten für den Landerwerb, die Planung, die Auslegung, die Überwachung der Bauaufträge und das Projektmanagement, die Kosten für archäologische und sonstige Bodenuntersuchungen sowie sonstige einschlägige Nebenkosten einschließen.

— Die Anlastung der Baukosten muss entweder auf die erwartete Lebensdauer der Infrastruktur oder eine andere Amortisationszeit (nicht unter 20 Jahren) gestützt sein, deren Dauer aufgrund der Finanzierung durch einen Konzessionsvertrag oder eine andere Finanzierung angemessen erscheint. Die Dauer der Amortisationszeit kann einen Schlüsselfaktor bei den Verhandlungen über den Abschluss von Konzessionsverträgen darstellen, insbesondere wenn der betreffende Mitgliedstaat wünscht, im Vertrag eine Obergrenze für den anwendbaren gewogenen Durchschnitt der Mautgebühren festzulegen.

— Unbeschadet der Berechnung der Investitionskosten kann die Kostenanlastung

  — gleichmäßig über die Amortisationszeit verteilt, auf die früheren, die mittleren oder die späteren Jahre konzentriert werden, sofern diese Konzentration in transparenter Weise erfolgt;

  — die Indexierung der Mautgebühren über die Amortisationszeit vorsehen.

— Alle in der Vergangenheit entstandenen Kosten müssen auf den gezahlten Beträgen beruhen. Künftig noch anfallende Kosten werden auf der Grundlage von angemessenen Kostenschätzungen in Anschlag gebracht.

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

— Bei öffentlichen Investitionen kann davon ausgegangen werden, dass die Finanzierung über Kredite erfolgt. Auf die in der Vergangenheit angefallenen Kosten sind die Zinssätze anzuwenden, die in dem betreffenden Zeitraum für öffentliche Anleihen galten.

— Die Verteilung der Kosten auf schwere Nutzfahrzeuge muss auf objektive und transparente Weise unter Berücksichtigung des Anteils des Schwerlastverkehrs im Netz und der damit zusammenhängenden Kosten erfolgen. Die von schweren Nutzfahrzeugen zurückgelegten Fahrzeugkilometer können zu diesem Zweck durch objektiv gerechtfertigte ‚Äquivalenzfaktoren', wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden. ([1])

— Erwartete Kapitalerträge oder Gewinnmargen müssen eine im Lichte der Marktbedingungen angemessene Höhe aufweisen und können abgestuft werden, um vertraglich beteiligten Dritten mit Blick auf die Anforderungen an die Qualität der Dienstleistungen Leistungsanreize zu bieten. Die Kapitalerträge können unter Verwendung wirtschaftlicher Indikatoren wie der internen Verzinsung (Internal Rate of Return on Investment, IRR) oder dem gewichteten Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital, WACC) bewertet werden.

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

— Diese Kosten müssen sowohl die jährlichen Kosten für die Instandhaltung des Netzes als auch die regelmäßigen Kosten für Instandsetzung, Verstärkung und Erneuerung der Fahrbahndecken im Hinblick darauf umfassen, dass das Niveau der operativen Funktionalität des Netzes über die Zeit hinweg erhalten wird.

— Die Kosten müssen auf der Grundlage der tatsächlichen und der prognostizierten Anteile der Fahrzeugkilometer auf den Schwerlastverkehr und andere Fahrzeugtypen aufgeteilt werden; die Aufteilung kann durch objektiv gerechtfertigte Äquivalenzfaktoren, wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden.

3. **Betriebs-, Bewirtschaftungs- und Mauteinzugskosten**

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

— die Kosten des Baus, der Einrichtung und der Instandhaltung von Mautstellen und anderen Zahlungssystemen;

— die laufenden Kosten für Betrieb und Verwaltung der Mauteinzugssysteme sowie für die Kontrolle der Mautentrichtung;

— die mit Konzessionsverträgen verbundenen Verwaltungsgebühren und Abgaben;

— die mit dem Betrieb der Infrastruktur verbundenen Bewirtschaftungs-, Verwaltungs- und Dienstleistungskosten.

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

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

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

— Die Berechnung der Mautgebühren muss auf dem tatsächlichen oder prognostizierten Anteil des Schwerlastverkehrs an den Fahrzeugkilometern beruhen; die Gebühren können, sofern dies gewünscht wird, durch Äquivalenzfaktoren korrigiert werden, um den erhöhten Kosten für den Bau und die Instandsetzung der von schweren Nutzfahrzeugen genutzten Infrastruktur gebührend Rechnung zu tragen.

— Die folgende Tabelle enthält als Anhaltspunkt eine Auswahl von Äquivalenzfaktoren. Wendet ein Mitgliedstaat Äquivalenzfaktoren mit anderen als den in der Tabelle angegebenen Werten an, so müssen sie auf sachlich zu rechtfertigenden Kriterien beruhen und öffentlich bekannt gegeben werden.

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

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

(1) Siehe Anhang IV zur Einteilung der Fahrzeugklassen.
(2) Die Fahrzeugklassen entsprechen einer Achslast von 5,5; 6,5; 7,5 bzw. 8,5 Tonnen.

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

ANHANG III

„ANHANG IV

EINTEILUNG DER FAHRZEUGKLASSEN (ZUR ORIENTIERUNG)

Die Fahrzeugklassen werden in der nachstehenden Tabelle festgelegt.

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

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

Kraftfahrzeuge

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

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

Fahrzeugkombinationen (Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge)

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

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat ihren Vorschlag am 23. Juli 2003 angenommen.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 20. April 2004 abgegeben.

Der Rat hat seinen Gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 251 EG-Vertrag am 6. September 2005 festgelegt.

Bei seinen Beratungen hat der Rat auch den Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]) und des Ausschusses der Regionen ([2]) Rechnung getragen.

II. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Dem Rat ist es am 21. April 2005 im vierten Versuch schließlich gelungen, eine politische Einigung zu erzielen, die den Weg für die Festlegung des Gemeinsamen Standpunkts geebnet hat und durch die der interne Verhandlungsprozess, der sich über mehr als 18 Monate hingezogen hat, zum Abschluss gebracht werden konnte. Der Grund für die Schwierigkeit, zu dieser Einigung zu gelangen, liegt in den unterschiedlichen Interessen und Einstellungen der Mitgliedstaaten, die sowohl von der geografischen Lage (zentrale Lage oder Randlage im Binnenmarkt) als auch von weiteren Faktoren, wie zum Beispiel dem Stand des Ausbaus der bestehenden Straßennetze oder dem bevorzugten Finanzierungsverfahren für Infrastrukturvorhaben, geprägt sind.

Der politische Kontext der Verhandlungen stand unter dem Zeichen des Weißbuchs der Kommission aus dem Jahr 2001 mit dem Titel „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ ([3]), in dem die wirksame Tarifierung der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur als das entscheidende Mittel dafür hervorgehoben wurde, ein ausgewogeneres Wachstum der verschiedenen Verkehrsträger zu erreichen und so gegen das zunehmende Problem der Verkehrsüberlastung und der Umweltschäden anzugehen.

1. *Behandlung der zentralen politischen Ziele*

In seinem Gemeinsamen Standpunkt ist der Rat bemüht, an der geltenden Richtlinie bestimmte Verbesserungen vorzunehmen, sodass die neuen Rechtsvorschriften den Erfordernissen einer modernen EU-Verkehrspolitik des 21. Jahrhunderts Rechnung tragen. In dem Gemeinsamen Standpunkt wird insbesondere

— das Problem der Verkehrsüberlastung und der Umweltschäden behandelt,

— ein Weg geschaffen, wie zusätzliche *Mittel zur Finanzierung* von Investitionen in *alternative Infrastruktur* (Verlagerung auf alternative Verkehrsträger) bereitgestellt werden können,

— dafür gesorgt, dass *eine größere Transparenz und Objektivität bei der Festlegung der Mautgebühren* herrscht, und gleichzeitig werden der Kommission weitere Instrumente an die Hand gegeben, mit denen sie die Einhaltung besser überwachen kann,

— der Rechtsrahmen an das Modell der *öffentlich-privaten Partnerschaft* zur Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur angepasst.

Im folgenden Text werden die Änderungen erläutert, die vorgenommen wurden, um diese vier Ziele zu erreichen.

([1]) ABl. C 241 vom 28.9.2004, S. 58.
([2]) ABl. C 109 vom 30.4.2004, S. 14.
([3]) KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

i) *Verringerung der Verkehrsüberlastung und Bekämpfung von Umweltschäden*

Mautdifferenzierung (Artikel 7 Absatz 10)

Als Hauptinstrument zur Verringerung der Verkehrsüberlastung und zur Bekämpfung von Umweltschäden ist die Möglichkeit einer Differenzierung der Mautgebühren entsprechend der EURO-Klassifizierung und nach Tageszeiten vorgesehen. Der Rat hat sich hier vom Europäischen Parlament leiten lassen (Abänderung 29) und nun eine Differenzierung der Mautgebühren an Wochenenden und Feiertagen vorgesehen. Die gemäß dem Ratstext zulässige Differenzierung geht jedoch weit über das hinaus, was in Abänderung 29 vorgesehen war. Ein wesentlicher Unterschied liegt darin, dass das Parlament eine Höchstgrenze befürwortet, wodurch die höchstmögliche Mautgebühr lediglich das Doppelte der niedrigstmöglichen Mautgebühr ausmachen kann. Der Rat hingegen legt keinerlei Höchstgrenze für die Differenzierung nach den an den Strecken verursachten Schäden (z. B. Fahrzeuggewicht, Zahl der Achsen) fest, und für die Differenzierung nach Emissionsklasse des Fahrzeugs und Tageszeit sind die Höchstbeträge (die maximal 100 % über der niedrigstmöglichen Gebühr liegen können) kumulierbar. Dies wirkt sich so aus, dass für einen schweren, hohe Emissionen verursachenden Lastkraftwagen, der zu einer Tageszeit mit hohem Verkehrsaufkommen unterwegs ist, möglicherweise das Vierfache der Mautgebühr entrichtet werden muss, die für ein leichteres, schadstoffärmeres Fahrzeug, das zu einer Zeit mit geringerem Verkehrsaufkommen unterwegs ist, zu zahlen ist. Hinzu kommt dabei, dass die Möglichkeit geschaffen wird, „Gebührenbefreiungen" für bestimmte Tageszeiten einzuräumen.

Um den Missbrauch dieser neu geschaffenen Möglichkeiten zu verhindern, wurde als Schutzmaßnahme die klare und eindeutige Anforderung festgelegt, dass Differenzierungsregelungen einkommensneutral sein müssen und dass ungewollt erzielte Einnahmenüberschüsse dadurch auszugleichen sind, dass in den nächsten Jahren geringere Mautgebühren erhoben werden. Dieser Grundsatz der Einkommensneutralität findet sich auch in Abänderung 12 des Europäischen Parlaments.

In dem Gemeinsamen Standpunkt ist ein zweites Instrument vorgesehen, das für die Umweltproblematik und das Problem der Verkehrsüberlastung von Bedeutung ist: Es handelt sich um die Mautaufschläge, die im nächsten Abschnitt erläutert werden.

ii) *Finanzierung alternativer Infrastruktur*

Mautaufschläge (Artikel 7 Absatz 11)

Der Rat hat den Kommissionsvorschlag akzeptiert, demzufolge es in Ausnahmefällen bei Verkehrswegen in Bergregionen möglich ist, einen Mautaufschlag für Straßen zu erheben, die von einer Verkehrsüberlastung betroffen sind oder deren Benutzung erhebliche Umweltschäden verursacht. Der Rat akzeptiert ebenfalls einen Mautaufschlag bei grenzüberschreitenden Projekten bis zu 25 % und bei nicht grenzüberschreitenden Projekten bis zu 15 %. Der Vorschlag des Europäischen Parlaments, Mautaufschläge auch auf besonders von Luftverschmutzung betroffene Stadtgebiete (Abänderung 30) auszuweiten, wurde nicht übernommen. Die Anforderung, dass durch Mautaufschläge erzielte Einnahmen zur Querfinanzierung von vorrangigen TEN-Vorhaben in derselben Verkehrsachse zu verwenden sind, wird übernommen und im Gemeinsamen Standpunkt noch strikter formuliert.

Die Mautaufschläge sind von Bedeutung, da durch sie zusätzliche (über die Kosten für den Bau der benutzten Straße hinausgehende) Nettoeinnahmen erzielt werden können, die ganz speziell zur Finanzierung von alternativer Infrastruktur (in den meisten Fällen Eisenbahninfrastruktur) vorzusehen sind.

iii) *Transparenz und Objektivität bei der Festlegung der Mautgebühren, Kontrolle durch die Kommission*

Begriffsbestimmung für „Baukosten" (Artikel 2 Buchstabe aa)

Der Gemeinsame Standpunkt beinhaltet diese von der Kommission vorgeschlagene neue Begriffsbestimmung, die es ermöglicht, die in der Vergangenheit entstandenen Kosten zu definieren, welche bei der Berechnung der Höhe der Mautgebühren berücksichtigt werden können. Im Text des Rates wurde der Vorschlag des Parlaments (Abänderung 21) übernommen, dass nur ein Teil dieser Kosten berücksichtigt werden darf, als Grundlage für die Aufschlüsselung wird jedoch die Lebensdauer und nicht die Abschreibung genommen. (Bei Infrastrukturbaumaßnahmen, die nicht durch Darlehensaufnahme finanziert werden, ist das Konzept der Abschreibung schwerer anzuwenden).

Anlastbare Kosten (Artikel 7 Absatz 9)

In dem Gemeinsamen Standpunkt wird der Vorschlag der Kommission aufgegriffen, die Kosten, die bei der Berechnung von Mautgebühren zugrunde gelegt werden können, genauer festzulegen. Dabei wurden Teile der Abänderung 28 des Europäischen Parlaments übernommen, nämlich die Streichung von Unfallkosten, die nicht durch ein Versicherungssystem gedeckt sind, die Aufnahme der Verzinsung sowie die Klarstellung, dass es sich um Höchstsätze handelt (diese Klarstellung findet sich in Artikel 7a Absatz 1 des Ratstextes).

Gebührenermäßigung für häufige Nutzung (Artikel 7 Absätze 4b und 4c)

Der von der Kommission vorgeschlagene Artikel 8b wurde gestrichen und durch die oben genannten Bestimmungen ersetzt, die eine prozentual festgelegte Höchstgrenze für Gebührenermäßigungen bei häufiger Nutzung enthalten. Dies trägt wesentlich dazu bei, die nach Gemeinschaftsrecht zulässigen Gebührenermäßigungen wesentlich transparenter und objektiver zu gestalten.

Berechnungsmethode/Eckpunkte für die Berechnung (ANHANG III)

Das von der Kommission vorgeschlagene Grundverfahren ist erweitert und zu einem Paket von umfassenden Grundsätzen zur Berechnung und Anrechnung der Kosten weiterentwickelt worden. Diese Grundsätze sind für alle künftig eingeführten Mautsysteme verbindlich, sie sind jedoch nur mittelbar verbindlich für Systeme, die auf einer Konzession basieren. Die Kommission kann die Grundsätze im Rahmen des Ausschussverfahrens aktualisieren und präzisieren.

Kontrolle des Systems (Artikel 7a)

Der Rat hat den Vorschlag des Europäischen Parlaments akzeptiert, die Bestimmungen bezüglich der Einsetzung einer unabhängigen Aufsichtsbehörde für Infrastruktur in den Mitgliedstaaten zu streichen (Abänderungen 8 und 38), während die Rolle der Kommission in Bezug auf die Kontrolle des Systems und die Prüfung der Übereinstimmung neuer Mautsysteme mit den geltenden Vorschriften in Artikel 7a weiter ausgestaltet wird.

iv) *Vereinbarkeit mit öffentlich-privaten Partnerschaften*

Besondere Regelungen für Konzessionsverträge

In Anbetracht der Tatsache, dass auf einer Konzession basierende öffentlich-private Partnerschaften sich zu dem am meisten verbreiteten Instrument zur Finanzierung und zum Bau neuer Infrastruktur entwickeln, hat der Rat einige Punkte in seinen Gemeinsamen Standpunkt aufgenommen, durch die sichergestellt werden soll, dass die Richtlinie auch an die tatsächlichen Gegebenheiten bei öffentlich-privaten Partnerschaften angepasst ist. Mit diesen Änderungen geht der Rat auf die Anliegen ein, die das Europäische Parlament in seinen Abänderungen 9, 33 und 52 vorgebracht hat. Es handelt sich dabei um

— die Sonderbehandlung von Verträgen, die in der „Baukosten"-Definition in Artikel 2 Buchstabe aa genannt werden,

— die Möglichkeit, dass Mautgebühren nach Artikel 7 Absatz 9 eine Gewinnmarge umfassen dürfen,

— die „indirekte Anwendung" des Überwachungssystems nach Artikel 7a auf Konzessionsverträge.

2. ***Weitere wichtige Themen***

Zweckbindung der Einnahmen aus Mautgebühren (Artikel 9 Absatz 2)

Der Rat hat den vom Europäischen Parlament in Abänderung 48 zu diesem Punkt vorgeschlagenen heiklen Kompromiss vollständig übernommen. Die strikte Zweckbindung der Einnahmen aus dem Gebührenaufschlag (Artikel 7 Absatz 11), nämlich ihre Investition in entsprechende Vorhaben im Bereich der transeuropäischen Netze (TEN), wird beibehalten.

Externe Umweltkosten

Der Rat hat die Abänderungen 2, 17, 25, 28, 41 und 50 des Europäischen Parlaments geprüft und sich dafür entschieden, dem Vorschlag der Kommission zu folgen und das geltende System beizubehalten, das sich auf die Deckung der Infrastrukturkosten stützt.

Anwendungsbereich (Artikel 7 Absätze 1 und 2)

Gemäß dem Vorschlag der Kommission müssten die Mitgliedstaaten ein Mautsystem nach dem Grundsatz „alles oder nichts" anwenden, das für das gesamte transeuropäische Straßennetz und alle Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t gelten würde. Der Rat war der Auffassung, dass ein solch breiter Anwendungsbereich zahlreiche Mitgliedstaaten, in denen die Erhebung von Mautgebühren ohnehin auf wenig Zustimmung in der Bevölkerung stößt, in starkem Maße von der Einführung von Mautsystemen abhalten dürfte. Somit würde das Kernziel, zu einem System zu kommen, in dem die Nutzer einen höheren Beitrag zu den Kosten der von ihnen genutzten Verkehrsinfrastruktur leisten, durch den Kommissionsvorschlag ernstlich gefährdet. Folglich hat der Rat sich stattdessen für eine Rahmenregelung entschieden, nach der die Gemeinschaftsvorschriften immer dann gelten, wenn auf Straßen des transeuropäischen Straßennetzes Mautgebühren von Fahrzeugen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t erhoben werden, dass es jedoch Sache der Mitgliedstaaten bleibt, zu entscheiden, auf welchen Abschnitten ihrer zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen sie Gebühren erheben und ob sie die Erhebung von Gebühren auf Fahrzeuge mit einem höheren zulässigen Gesamtgewicht beschränken.

An anderen Stellen der Richtlinie war der Rat bestrebt, die von der Kommission vorgesehene Flexibilität einzuschränken, die den Mitgliedstaaten gestattet hätte, für bestimmte Straßen (zum Beispiel Straßen mit einem sehr hohen Anteil an Transitverkehr) sehr hohe Mautgebühren zu erheben. So strich er zum Beispiel Artikel 7 Absatz 10 Buchstabe c des Kommissionsvorschlags, der eine Differenzierung der Mautgebühren für bestimmte Achsen des transeuropäischen Straßennetzes erlaubt hätte.

Ausgleich für Verkehrsteilnehmer

Der Rat war wie auch das Europäische Parlament (siehe Abänderung 36) besorgt darüber, dass sich der Ausgleich für neue durch Mautgebühren verursachte Kosten, der den Transportunternehmen auf Vorschlag der Kommission insbesondere in Form von Kraftfahrzeugsteuerermäßigungen gewährt werden sollte, diskriminierend auswirken könnte. Außerdem sah der Rat keine Veranlassung, die durch die geltende Richtlinie erreichte Harmonisierung bei der Kraftfahrzeugsteuer wieder rückgängig zu machen. Deshalb hat der Rat in seinem Text den Artikel 7b des Kommissionsvorschlags gestrichen und durch Erwägungsgrund 10 ersetzt, in dem auf andere Ausgleichsmöglichkeiten Bezug genommen wird, so zum Beispiel auf Steuerermäßigungen für Treibstoff, womit der Rat die Anregung in Abänderung 13 des Europäischen Parlaments aufgriff.

3. ***Abänderungen des Europäischen Parlaments***

Die Reaktion des Rates auf die Abänderungen 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 und 52 ist den vorstehenden Ausführungen zu den Kernfragen zu entnehmen.

Zudem hat der Rat die Abänderungen 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 und 43 ganz, teilweise oder dem Grundsatz nach übernommen.

III. **FAZIT**

Der Rat musste sich intensiv und nachhaltig um eine Einigung über diesen Gemeinsamen Standpunkt bemühen, was von einem geschärften Bewusstsein dafür zeugt, wie wichtig dieses Thema generell für die Verkehrspolitik der Gemeinschaft ist. In dem Gemeinsamen Standpunkt wird ein Rechtsrahmen festgelegt, durch den die Erhebung von Gebühren klarer und einfacher auf transparente, objektive und faire Weise umzusetzen ist, der aber gleichzeitig neue Möglichkeiten eröffnet, Mautgebühren legitim als Instrument dafür einzusetzen, die Probleme der Gemeinschaft bei der Umweltbelastung und der Verkehrsüberlastung anzugehen. Der Text bewirkt eine echte, erkennbare und nennenswerte Verbesserung der Richtlinie von 1999 und sorgt für ein Gleichgewicht zwischen den beiden Anforderungen einer nachhaltigen Verkehrspolitik und eines reibungslos funktionierenden Binnenmarkts.