

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

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
KOM(2003) 448 endg.; Ratsdok. 11944/03

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 18. August 2003 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 29. Juli 2003 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 915/96 = AE-Nr. 962850
und Drucksache 783/01 = AE-Nr. 012969

BEGRÜNDUNG

I. EINLEITUNG

Im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010¹ wurde dargelegt, dass ein Hauptgrund für das Ungleichgewicht im Verkehrssystem die Tatsache darstellt, dass die Verkehrsträger nicht immer und überall die Kosten bezahlen, die sie verursachen. Das Europäische Parlament hat bei der Annahme des Berichts zu den Schlussfolgerungen des Weißbuchs die Notwendigkeit einer Tarifierung der Infrastrukturen bekräftigt.

Für den Schienenverkehrssektor war sie bereits Bestandteil des ersten Eisenbahnpakets. Die Kommission behält sich vor, zu einem späteren Zeitpunkt sektorspezifische Richtlinien bezüglich der Erhebung von Entgelten für die Nutzung der Infrastrukturen in den Sektoren Luft-, Binnenschiff- und Seeschifffahrt vorzulegen. Zunächst ist es jedoch angezeigt, sich mit einer sektoralen Richtlinie auf die Straße zu konzentrieren. Aus diesem Grund hat der Europäische Rat von Kopenhagen vom 12. und 13. Dezember 2002 (bekräftigt durch den Europäischen Rat von Brüssel vom 20. und 21. März 2003) die Kommission aufgefordert, bis spätestens Ende des ersten Halbjahres 2003 einen Vorschlag für eine «neue Richtlinie für die Eurovignette» vorzulegen.

Durch diesen Vorschlag wird die Richtlinie 1999/62/EG, die sogenannte «Eurovignettenrichtlinie», geändert. Diese Änderung ist umso dringender erforderlich, als die meisten Mitgliedstaaten die notwendigen Reformen für eine Einbeziehung der für die Gesellschaft entstehenden Kosten in die von den Infrastrukturnutzern gezahlten Preise prüfen. Einige Mitgliedstaaten planen die Einführung neuer Systeme für streckenbezogene Benutzungsgebühren im Straßenverkehr bzw. haben diese bereits geschaffen.

Durch diese Versuche einer Reform der Entgelterhebung im Straßenverkehr sollen bestimmte mit dem Verkehr verbundene Kosten internalisiert werden. Der freie Verkehr, der Ausbau der Infrastrukturen und die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr haben ihren Preis, den früher oder später der Steuerzahler zu zahlen hat, ohne jedoch die Höhe der Kosten zu kennen. Die Bürger als unmittelbare oder mittelbare Verkehrsnutzer und Steuerzahler haben ein Recht zu erfahren, was sie wofür zahlen. Die Erhebung von Entgelten könnte dazu beitragen, dass sie sich der Kosten bewusst werden. Dieser Ansatz ermöglicht außerdem über eine bessere Nutzung der Infrastrukturen eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtwirtschaft.

Diese isolierten Initiativen führen jedoch zu einem Mosaik von Rechtsvorschriften, durch das die bereits in der Europäischen Union bestehende Zersplitterung bei der Gebührenerhebung und Tarifierung des Verkehrs noch erhöht wird. Diese Lage ist der Ausgangspunkt für die Ungleichbehandlung der in den verschiedenen Netzen tätigen Verkehrsunternehmer und damit für Wettbewerbsverzerrungen. Sie schreckt Investoren ab und schadet den kommerziellen Strategien der Verkehrsunternehmer, die es schwer haben, die Tarifierungspolitik vorherzusehen und ihre Strategien entsprechend anzupassen.

Für die Straße sind in der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge² bereits bestimmte Regeln für

¹ KOM (2001) 370 vom 12.9.2001

² ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42

die Erhebung von Benutzungs- («Eurovignette») und Mautgebühren festgelegt. Diese müssen jedoch vervollständigt werden, da die Angleichung der einzelstaatlichen Maut- und Benutzungsgebührensyste­me für die Benutzung von Verkehrswegen anhand gemeinsamer Grundsätze für die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Betreibern notwendig ist.

Ein solches Entgeltssystem kann viel eher auf das Verständnis und die Akzeptanz der Benutzer rechnen, wenn es zu einer Verbesserung der Qualität der von den Infrastrukturbetreibern angebotenen Dienste führt. In bestimmten Fällen könnte es zur Finanzierung alternativer Infrastrukturen (gegenüber der Straße) dienen, und zwar im Rahmen einer Querfinanzierung, wie sie bereits in der Schweiz praktiziert wird. Die Akzeptanz des Systems durch die Benutzer und die öffentliche Meinung hängen weitgehend von der Verwendung der Einnahmen und der Sichtbarkeit der Finanzflüsse ab, die durch die Erhebung von Entgelten entstehen. Stellen die Bürger fest, dass die Einnahmen als Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturnetze zurückfließen, aus denen sie herkommen, wird das System legitimiert und damit akzeptiert. Im entgegengesetzten Fall wird die Erhebung von Entgelten ein zusätzliches Besteuerungsinstrument, dessen einziger Zweck es ist, dem Staat mehr Einnahmen zu verschaffen. Ebenso ist es für die Akzeptanz unabdingbar, dass der Gemeinschaftsrahmen zur Vermeidung jeglicher Diskriminierung zwischen den Ländern im Zentrum und denen am Rande der Europäischen Union dient.

Nur im Mittelalter erhielten die Eigentümer strategischer Durchgänge „Benutzungsentgelte“, ohne dafür irgend einen Mehrwert oder eine andere Gegenleistung zu liefern.

Nicht alle Ungleichgewichte des Verkehrsmarkts lassen sich allein durch die Erhebung von Entgelten lösen. Sie bildet jedoch den erforderlichen Rahmen, damit die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit erhalten, unter Berücksichtigung aller Kostenparameter jedes einzelnen Verkehrsträgers eine rationale Wahl zu treffen. Mit diesem stabilen und vorhersehbaren Rahmen kann sie zusammen mit anderen Instrumenten zur Lösung der Finanzierungsprobleme der großen Verkehrsinfrastrukturen beitragen.

Es muss nicht so sehr die Höhe der Verkehrsentgelte, sondern vielmehr die Struktur der Abgaben und die Art und Weise weiterentwickelt werden, wie diese erhoben und auf die Benutzer umgelegt werden. Ohne Erhöhung der Steuer- und Abgabenbelastung im Straßenverkehr lässt sich durch Infrastrukturentgelte eine stärkere Differenzierung je nach Fahrzeugtyp, Zeitpunkt und Ort und damit einer exakteren Berücksichtigung der Kosten je nach tatsächlicher Situation vornehmen.

II. DIE WICHTIGSTEN ÄNDERUNGEN DER RICHTLINIE 1999/62/EG

1. Mautgebühren, die die Verkehrskosten besser widerspiegeln

Durch die Entgelterhebung für Straßeninfrastrukturen allein können nicht alle mit dem Straßenverkehr verbundenen Probleme gelöst werden. Es gibt verschiedene Instrumente zur Senkung der Verkehrskosten: Rechtsvorschriften, Benutzungsgebühren, Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer. Die Infrastrukturabgaben sind also ein Instrument unter anderen. Sie können beispielsweise nicht einfach die Rechtsvorschriften im Bereich der Emissionsnormen, des Lärmschutzes und der Geschwindigkeitsbegrenzung ersetzen. Für jedes Problem muss die Lösung in Form eines geeigneten Instruments gefunden werden. Darüber hinaus besteht Unsicherheit im Hinblick auf die Berechnung der Kosten von bestimmten Auswirkungen des Verkehrs.

Unter diesen Bedingungen muss die Entgelterhebung folgende Kosten widerspiegeln (Artikel 7 Absatz 9):

a. Die Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des Verkehrswegenetzes

Diese bereits durch die Richtlinie 1999/62/EG abgedeckte Kostenkategorie umfasst die Kosten der Schäden an den Infrastrukturen sowie die Investitionskosten (Baukosten, gegebenenfalls einschließlich der Zinsen auf das investierte Kapital). Die Kosten der Schäden schließen die gelegentlich durchgeführten Strukturinstandhaltungsmaßnahmen, beispielsweise die Erneuerung der Fahrbahndecken, und die jährlichen Instandhaltungsmaßnahmen wie die Fahrbahnmarkierung oder Winterarbeiten ein.

Der Richtlinienvorschlag beschränkt die Berücksichtigung der Baukosten auf neue Infrastrukturen, dh. Infrastrukturen, die in Zukunft gebaut werden bzw. gerade fertiggestellt wurden. Bereits abgedeckte Kosten für den Bau von Infrastrukturen sollten nicht in die Abgaben einbezogen werden. Eine besondere Bestimmung wurde vorgesehen, um bei der Berücksichtigung der Baukosten die Rechte aus zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bereits bestehenden Konzessionsverträgen zu wahren.

Zu den Investitionskosten zählen vor allem die zur Verringerung der Lärmbelästigung bestimmten Infrastrukturkosten, beispielsweise das Aufstellen von Lärmschutzwänden am Straßenrand.

Die Kosten dieser Strukturinstandhaltung sind proportional zu den durch den Verkehr verursachten Infrastrukturschäden. Diese Schäden sind je nach Achslast unterschiedlich. Diese Schäden nehmen mit der vierten Potenz der Achslast zu. Daher steigen bei einer Verdoppelung des Gewichts die Straßenschäden um das 16-Fache. Die Kosten der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten hängen zwar nicht mit dem Gewicht der Fahrzeuge zusammen, spiegeln aber Intensität und Zusammensetzung des Verkehrs insgesamt wider.

Da eine Erhöhung des Achsgewichts erheblich größere Schäden verursacht, ist in dem Richtlinienvorschlag eine Einstufung in 4 Fahrzeugklassen vorgesehen, damit eine bessere Differenzierung der Mautgebühren hinsichtlich der von ihnen verursachten Schäden möglich ist (nach zulässigem Gesamtgewicht, Zahl der Achsen und Art der Radaufhängung).

b. Die nicht gedeckten Unfallkosten

Die Unfälle gehören zu den auffälligsten schädlichen Auswirkungen des Verkehrs. Jedes Jahr werden in Europa als Folge von Unfällen, hauptsächlich im Straßenverkehr, 40 000 Tote und 1,7 Millionen Schwerverletzte gezählt. Mit diesen Verkehrsoptionen sind Kosten für die Gesellschaft verbunden, die sich auf einen zweistelligen Milliarden-Euro-Betrag belaufen, ganz abgesehen von dem nicht bezifferbaren menschlichen Leid.

Die Versicherungsprämien decken bereits einen Teil dieser Unfallkosten ab, indem in den meisten Fällen der materielle Schaden und ein Teil der Kosten der Gesundheitspflege erstattet werden. Die Mautgebühren müssen die nicht durch Versicherungen gedeckten Kosten umfassen, die teilweise von der Sozialversicherung oder der Gesellschaft insgesamt getragen werden.

Genauer gesagt müssen die für die Gesellschaft entstehenden tatsächlichen Kosten berücksichtigt werden. Dazu zählen die - in der Regel weitgehend durch Versicherungen gedeckten - Kosten für Reparatur und Ersatz von Fahrzeugen, aber auch die Verwaltungskosten der im Rahmen von Unfällen tätigen Behörden, die Kosten der medizinischen Versorgung sowie die Verluste an Humankapital (aktualisierte Verluste des Produktionspotentials) und die Kosten der körperlichen Schäden. Damit bereits durch die Versicherungen internalisierte Kosten nicht erfasst werden,

müssen anschließend die Versicherungsprämien, d.h. die von den Verkehrswegenbenutzern an die Versicherungsgesellschaften gezahlten Beiträge abgezogen werden.

c. Die Schätzung der Kosten

Die Kosten für Bau, Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturen lassen sich im Allgemeinen relativ leicht messen. Sie lassen sich aus der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung oder der Buchführung der Infrastrukturbetreiber ableiten. Bei Unfallkosten, für die aufgrund fehlender Märkte keine finanziellen Größen existieren, kann der Geldwert aus objektiven Erhebungen abgeleitet werden. Verschiedene laufende oder abgeschlossene Studien zeigen Verfahren auf, wie man den Geldwert der externen Kosten beziffern kann.

Um eine einheitliche und harmonisierte Anwendung des Mautsystems zu gewährleisten, ist in einem Anhang der Richtlinie eine gemeinsame Methode für die Berechnung der einzelnen Kostenbestandteile enthalten. Für die Fälle, in denen keine Werte für die Unfallkosten vorliegen, werden Durchschnittswerte vorgeschlagen. Die Mitgliedstaaten greifen auf diese Werte zurück, wenn eine hinreichend korrekte Evaluierung der Unfallkosten nicht möglich ist. Es versteht sich von selbst, dass sich diese Zahlen zunächst auf ein vereinfachtes Verfahren beziehen und dass sie sich insbesondere nach Maßgabe genauerer Daten auf regionaler oder lokaler Ebene verändern können. Ihre regelmäßige Aktualisierung wird somit ein zentraler Bestandteil eines Systems zur Überwachung der Verkehrskosten sein.

2. Eine besser differenzierte Entgelterhebung

In der Richtlinie 1999/62/EG werden die an den Infrastrukturen verursachten Schäden und die Verkehrsüberlastung oder die Unfallrisiken kaum oder gar nicht zueinander in Bezug gesetzt. Durch Mautgebühren lässt sich ein solcher Zusammenhang herstellen, und zwar durch eine stärkere Differenzierung je nach Fahrzeugtyp, Zeitpunkt und Ort und damit einer exakteren Berücksichtigung der Kosten je nach tatsächlicher Situation.

Um diese Beziehung herzustellen, eröffnet die vorgeschlagene Richtlinie den Mitgliedstaaten daher die Möglichkeit, die Mautgebühren anhand unterschiedlicher Faktoren zu differenzieren:

- Die zurückgelegte Strecke
- Die örtliche Lage: Die Unfallraten unterscheiden sich zwischen städtischen und ländlichen Gebieten sowie je nach Bevölkerungsdichte in erheblichem Maße. Außerdem ziehen strengere Winter in bestimmten Gebieten steigende Straßenunterhaltungskosten nach sich.
- Art der Infrastruktur und Fahrgeschwindigkeit: Die Aufwendungen für die Unterhaltung der Verkehrswege unterscheiden sich in erheblichem Maße zwischen Autobahnen und Nationalstraßen. Die Art der Infrastruktur bestimmt darüber hinaus auch die Geschwindigkeit der sie benutzenden Verkehrsmittel. Dies hat wiederum Folgen für die Unfallzahlen.
- Technische Daten der Fahrzeuge: Achslast und Radaufhängung der schweren Nutzfahrzeuge beeinflussen die Aufwendungen für Instandsetzung und Instandhaltung der Infrastruktur in hohem Maße. Die Art des Motors, die Energiequelle und die Emissionsnormen (EURO-Normen) bestimmen den Grad der Luftverschmutzung. Zu beachten ist, dass in der Richtlinie 1999/62/EG bereits die EURO-Normen der Fahrzeuge als ein Faktor genannt werden, der zur Differenzierung der Mautgebührenhöhe herangezogen werden kann. Je größer die Fahrzeuge, desto größer ist auch ihr Beitrag zu Verkehrsüberlastung und Staus.
- Tageszeit und Stauneigung: In den 90er Jahren hat sich in bestimmten Regionen Europas und entlang bestimmter Achsen eine Stauneigung herausgebildet, deren Fortbestehen die

Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft bedroht. Eine kürzlich abgeschlossene Studie kam zu dem Ergebnis, dass die externen Kosten der Verkehrsüberlastung im Straßenverkehr alleine auf 0,5 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) der Gemeinschaft veranschlagt werden und bis 2010 1 % des BIP erreichen könnten, d.h. rund 80 Milliarden Euro.

Das Ausmaß der Überlastung variiert erheblich zwischen Spitzen- und Nebenzeiten im Tagesverlauf sowie zwischen normalen Verkehrszeiten und den Spitzenzeiten der Ferienzeit. Die unterschiedlichen Verkehrsüberlastungsintensitäten führen ihrerseits zu unterschiedlicher Luftverschmutzung.

Die Differenzierung nach den Achsen des Straßennetzes, um die Intensität der Verkehrsüberlastung berücksichtigen zu können, ist zunächst fakultativ. Der Richtlinienvorschlag sieht vor, dass die Mitgliedstaaten ab Juli 2008 die Mautgebühren entsprechend der Achse des Straßennetzes differenzieren müssen.

In der Praxis werden diese Abgaben vom Infrastrukturbetreiber erhoben, bevor dieser den Zugang zu dem von ihm verwalteten Straßenabschnitt freigibt. Dieses System, das heute zumeist in Form von Mautstellen praktiziert wird, ermöglicht in der Praxis eine Differenzierung der Entgelte nach den Fahrzeugkategorien und sogar eine Abstufung nach den Tageszeiten. Damit ist ein erster Schritt zur Erfassung der Umwelt-, Infrastruktur- und Staukosten getan.

In einigen Jahren wird den Mitgliedstaaten dank der allgemeinen Einführung von Satellitenortungssystemen die Einrichtung ausreichend feiner Entgeltraster möglich sein, anhand derer sich die Verkehrskosten zeitlich und räumlich so differenzieren lassen, dass die Kosten am Ort der Nutzung besser ausgedrückt werden können. Die Inbetriebnahme des europäischen Galileo-Systems in einigen Jahren wird dazu beitragen.

3. Die betroffenen Netze und Nutzer

Der Gemeinschaftsrahmen für die Erhebung von Infrastrukturbenutzungsentgelten muss sich auf die unmittelbar vom Binnenmarkt betroffenen Netze und Nutzer beziehen. Er konzentriert sich daher auf Lastkraftwagen über 3,5 t und die Hauptverkehrsstraßen.

a. Lastkraftwagen für den Güterverkehr mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t

Die Eurovignetten-Richtlinie gilt für Fahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt. Der Richtlinienvorschlag weitet den Gemeinschaftsrahmen der Entgelterhebung für die Infrastrukturnutzung auf für den Güterkraftverkehr bestimmte Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t aus. Die leichteren Lastkraftwagen befördern zwar weniger Güter als die Schwerlastwagen, doch verursachen auch sie Schäden an den Verkehrswegen und tragen unmittelbar - in gleichem Maß wie der Schwerlastverkehr - zur Überlastung des Straßennetzes und zum Anstieg der Unfallzahlen bei.

Zu beachten ist, dass der Geltungsbereich des Richtlinienvorschlags mit dem Gemeinschaftsrecht für den Straßenverkehr in Einklang steht, das allgemein Lastkraftwagen über 3,5 t betrifft. Als Beispiel seien die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft, die Richtlinie 98/76/EWG über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers, die Verordnung 3820/85 und die Verordnung 3821/85 über die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Richtlinie 2002/15/ über die Arbeitszeit usw. genannt.

Fahrzeuge, die diese Bedingungen nicht erfüllen, fallen nicht unter den Geltungsbereich der Richtlinie. Aufgrund ihres niedrigen Gewichts sind sie nur in sehr begrenztem Umfang am innergemeinschaftlichen Verkehr beteiligt.

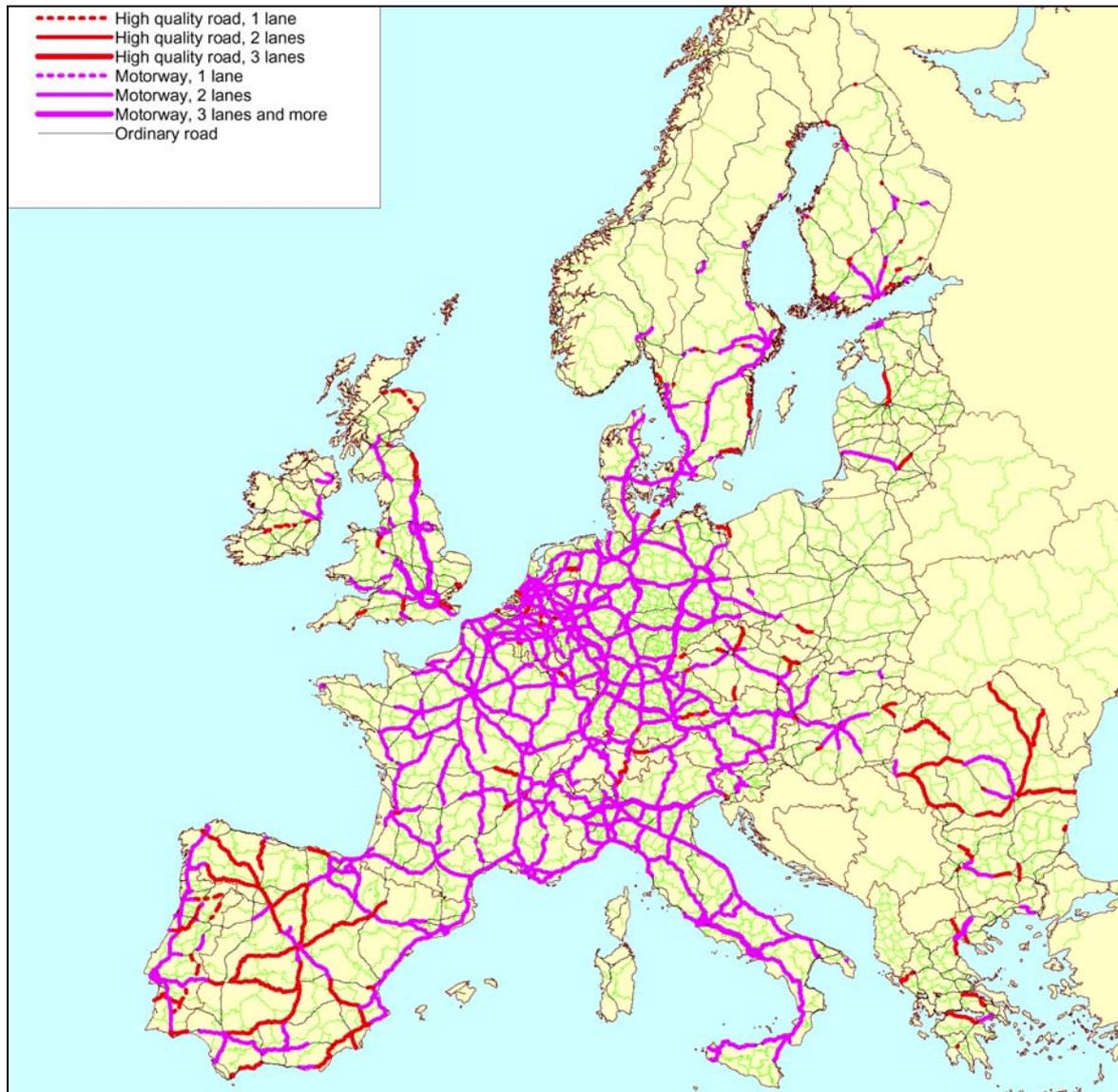
Im Bereich des Personenkraftverkehrs stellt sich die Problematik anders dar. Die durch Verkehrsüberlastung verursachten Kosten können immense Ausmaße - vor allem in Stadtgebieten - annehmen. Der Pkw-Verkehr spielt sich überwiegend innerhalb der Landesgrenzen ab, vom Fremdenverkehr während der Urlaubssaison einmal abgesehen. Die Kommission strebt also an, den Mitgliedstaaten und den Gemeinden die Freiheit und Verantwortung für die Entwicklung eines eigenen Konzepts für diese Verkehrsteilnehmerkategorie zu belassen. Beschließen die kommunalen Behörden, unter strenger Beachtung der Subsidiarität, auch für Pkw Straßenbenutzungsgebühren zu erheben, könnten sie sich natürlich von den Grundzügen dieser Richtlinie leiten lassen.

b. Die Hauptverkehrsstraßen

Es handelt sich in der Hauptsache um das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), 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 Verkehrsnetzes³ festgelegt ist. Dieses Netz umfasst derzeit rund 60 000 km Autobahnen, gewöhnliche Straßen und qualitativ hochwertige Straßen auf dem Gebiet der Europäischen Union (zur Illustration nachstehend eine Karte des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Jahr 2001).

³

ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1



Wenn man sich auf die Entgelterhebung auf dem TEN-V-Netz beschränkt, kann es zu Ausweichbewegungen auf parallel verlaufende Landstraßen oder andere stark belastete Stadtstraßen kommen, was natürlich erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsregelung und Stauneigung sowie Unfallrisiken und Umweltbelastungen nach sich zieht. Als Beispiele lassen sich die N7 parallel zur Autobahn A7 zwischen Lyon und Marseille, die N10 parallel zur A10 zwischen Bordeaux und Paris oder die N II parallel zur Autobahn A7 zwischen Figueras und Barcelona nennen. Daher wird vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten in bestimmten Fällen, in denen eine Land- oder Hauptverkehrsstraße wenige Kilometer von der Autobahn entfernt verläuft, den Geltungsbereich des Gemeinschaftsrahmens auf Parallelstrecken ausweiten können. Die Angemessenheit dieser Maßnahmen wird von der Kommission in jedem Einzelfall bewertet.

Diese Begriffsbestimmung des unter den Gemeinschaftsrahmen fallenden Netzes hindert die Mitgliedstaat nicht daran, gemäß dem Subsidiaritätsprinzip auf den Straßen, die keine Hauptverkehrsstraßen sind, ein Entgeltsystem für die Nutzung der Infrastrukturen anzuwenden. Diese Möglichkeit würde es vor allem den Beitrittsländern, deren Hauptstraßennetz derzeit noch sehr begrenzt ist, erlauben, Benutzungsgebühren auf anderen Straßen zu erheben, um so Finanzmittel zur Verbesserung ihres gesamten Straßennetzes zu erlangen.

4. Die Verwendung dieser Einnahmen aus Entgelten

Der Richtlinienvorschlag basiert auf dem allgemeinen Grundsatz, dass die Einnahmen aus Maut- und Benutzungsgebühren zur Instandhaltung der Infrastruktur, auf der die Maut erhoben wird, sowie zugunsten des gesamten Verkehrssektors eingesetzt werden müssen, unter Berücksichtigung des ausgewogenen Ausbaus der Verkehrsnetze. Die Mitgliedstaaten dürfen diese Einnahmen also auf keinen Fall im Rahmen ihrer allgemeinen Ausgaben, beispielsweise für Gesundheit oder Bildung, verwenden. Die Kommission, die Mitgliedstaaten und die von den Mitgliedstaaten zu benennende unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde tragen Sorge für die strikte Einhaltung dieses Grundsatzes.

Die Frage der ordnungsgemäßen Verwendung der Einnahmen ist umso wichtiger, als der Richtlinienvorschlag die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten vorsieht, die Entgelte auf Strecken in besonders sensiblen Gebieten, vor allem den Berggebieten (Alpen, Pyrenäen) zu erhöhen; der Richtlinienvorschlag sieht für diese Infrastrukturen die Möglichkeit einer Entgelterhöhung vor unter der Bedingung, dass die Einnahmen zur Verbesserung des bestehenden Verkehrs und zum Ausbau alternativer Verkehrsträger im gleichen Korridor oder Gebiet (beispielsweise für den Bau einer Eisenbahnverbindung Lyon-Turin) verwendet werden. Im Unterschied zum «Ökopunktesystem», das für den Transit des gesamten österreichischen Hoheitsgebiets angewandt wird, sind diese Entgelterhöhungen klar darauf ausgerichtet, die Verkehrsnetze - Straßenverkehr und anderer Verkehr - in einem bestimmten Gebiet zu fördern.

Im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 wurde dargelegt, welche Anstrengungen noch zu unternehmen sind, um die großen Verkehrsachsen zu entlasten und die für eine Verflechtung der transeuropäischen Verkehrsnetze erforderlichen Abschnitte zu bauen. Die Entgelterhebung kann somit einen Multiplikatoreffekt für die Finanzierung neuer Streckenabschnitte in einem multimodalen Korridor oder besonders sensiblen Gebieten haben.

III. DIE VORTEILE DER ENTGELTERHEBUNG

1. Besseres Funktionieren des Marktes

Der Richtlinienvorschlag trägt auf entscheidende Weise dazu bei, die Leistungsfähigkeit und Produktivität des Straßenverkehrssektors zu steigern. Ein gemeinschaftlicher Rahmen für die Erhebung von Entgelten im Straßenverkehr ermöglicht nicht nur einen gerechteren Preis für die Benutzer durch unterschiedliche Gestaltung der Entgelte abhängig von den lokalen Gegebenheiten, sondern trägt auch zur Schaffung der Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen in der Europäischen Union bei. Dieser Rahmen für einen fairen Wettbewerb wird durch Vermeidung einer geografischen Zersplitterung der Gemeinschaft die Integration des Binnenmarktes und damit die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft stärken.

Sie stellt ferner einen stabilen und vorhersehbaren Rahmen für die Entgelterhebung dar, der es den Verkehrsunternehmern ermöglicht, sich zu positionieren und ihre Entwicklungsstrategie im erweiterten Markt festzulegen.

Wie bereits im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 hervorgehoben wurde, könnte eine Tarifierung der Infrastrukturnutzungs Systeme ersetzen, bei denen Rechte zur Durchfahrt sensibler Gebiete rationiert werden. Das «Ökopunktesystem», bei dem Rechte für die Durchfahrt des österreichischen Hoheitsgebiets vergeben werden, wurde ja als Zwischenlösung

zur Eindämmung der Auswirkungen des LWK-Verkehrs in den Alpen eingeführt, weil es noch kein effizientes System zur LKW-Tarifierung gab.

2. Eine rationellere Infrastrukturnutzung

Nach Gebieten und ihren räumlichen Gegebenheiten differenzierte Entgelte werden dauerhaft dazu anregen, dort, wo es möglich ist, auf weniger überlastete Netze sowie umweltfreundlichere und sicherere Verkehrsmittel auszuweichen. Verringert werden nicht nur die Staus, die Luftverschmutzung (durch den Einsatz von Lastkraftwagen, die mit emissionsreduzierenden Technologien ausgerüstet sind) und die Unfallzahlen, sondern auch die derzeit mit dem Verkehr verbundenen Kosten, wodurch im Gegenzug die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und die Lebensqualität erhöht werden.

3. Ein Gewinn für die europäische Wirtschaft

Durch die Entgelterhebung lässt sich durch Verringerung der in Staus verbrachten Zeit, der Unfallzahlen sowie eine Verbesserung der Umweltqualität jährlich ein zweistelliger Milliardenbetrag (in Euro) einsparen. Die Entgelterhebung bietet vor allem einen Anreiz, umweltbelastende Fahrzeuge durch die leistungsfähigsten und umweltfreundlichsten Technologien zu ersetzen. Durch weitere verkehrspolitische Maßnahmen wie beispielsweise strengere Abgasnormen können diese positiven Entwicklungen weiter gestärkt werden.

Erwähnenswert ist ferner, dass das System zur Verringerung der Fahrtleistung beitragen wird, da es für die Verkehrsunternehmer und Verlagerer Anreize bietet, ihre Ladung zu optimieren bzw. ihre Logistikkette anzupassen.

4. Finanzielle Unterstützung für neue Infrastrukturen

Im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 wurde dargelegt, welche Anstrengungen noch zu unternehmen sind, um die großen Verkehrsachsen zu entlasten und die für eine Verflechtung der transeuropäischen Verkehrsnetze erforderlichen Abschnitte zu bauen. Die Kosten für den Bau fehlender Infrastrukturen im transeuropäischen Netz, dessen Verlauf im Jahr 1996 vom Europäischen Parlament und vom Rat beschlossen wurde, werden heute auf mindestens 600 Milliarden Euro veranschlagt, davon 100 Milliarden Euro in den künftigen Mitgliedstaaten. Bislang wurde keine Lösung für die Deckung dieses Finanzbedarfs gefunden, der weit über die in den einzelstaatlichen Haushalten und im Gemeinschaftshaushalt verfügbaren Mittel hinausgeht. Bis heute werden die Verkehrsinfrastrukturen hauptsächlich aus öffentlichen Haushaltsmitteln finanziert. Dieser Weg ist heute angesichts der enormen Investitionen, die in einem erweiterten Europa notwendig sind, und der derzeit knappen Haushaltsmittel nicht mehr gangbar oder realistisch.

Durch eine differenzierte Entgelterhebung auf den Infrastrukturen könnte im Vergleich zu heute ein Einnahmenüberschuss erzielt werden. Diese Überschüsse könnten den öffentlichen Haushalten einen gewissen Spielraum verschaffen, um neue Verkehrsinvestitionen vorzunehmen und damit die Kapazität des Netzes zu erhöhen.

Erwähnt sei ferner, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die Mautgebühren in besonders sensiblen Gebieten um bis zu 25 % zu erhöhen, um Mittel für eine Querfinanzierung zugunsten anderer Verkehrsinfrastrukturen von hohem europäischem Interesse im gleichen Korridor oder in der gleichen Verkehrsregion bereitstellen zu können. Diese Einnahmenüberschüsse, kombiniert mit einer Konzentration der Mittel aus allen Infrastrukturgebühren für bestimmte Achsen oder Abschnitte, werden einen echten Beitrag zur Vollendung des transeuropäischen Netzes leisten.

Auch andere Instrumente werden dazu beitragen, vor allem die in der Mitteilung der Kommission « *Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes* vom 23. April 2003 vorgesehenen Maßnahmen, die auf eine Förderung der privat-öffentlichen Partnerschaften und eine allgemeine Einführung elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft sowie ihre Interoperabilität abzielen⁴.

5. Ein transparenteres und weniger diskriminierendes System

Eine Reform der Voraussetzungen für die Maut- und Benutzungsgebühren würde die dem Benutzer abverlangten Preise transparenter machen und ihm einen notwendigen, deutlichen wirtschaftlichen Anreiz geben. Er würde Zugang zu Tarifinformationen erhalten, die ihm die Optimierung seiner Route und die Wahl zwischen den Wegstrecken oder Verkehrsträgern ermöglichen würden, die die geringsten Kosten nach sich ziehen. Eine bessere Kenntnis der Höhe der verursachten Kosten und ihre Umsetzung in Entgelterhebungssysteme würde den Benutzern ihre Verantwortung für diese Kosten bewusst machen.

Die Überwachung der Verkehrskosten und eine umsichtige Einbindung der Entgelte werden außerdem zum guten Funktionieren des Binnenmarkts und zur Vermeidung diskriminierender Entgelte beitragen. Die Voraussetzungen für gerechte und diskriminierungsfreie Entgelte müssen auf transparente Weise gewährleistet werden.

IV. KONKRETE MITTEL FÜR DIE GEWÄHRLEISTUNG DER UMSETZUNG

1. Der Ausgleich bei den jährlichen Kraftfahrzeugsteuern

Oberstes Ziel der Infrastrukturgebühren ist nicht die Erzielung neuer Einnahmen, sondern die Schaffung wirtschaftlicher Anreize für den Verkehr durch eine Struktur, bei der die externen Kosten und Infrastrukturen in den Verkehrspreisen besser berücksichtigt werden. Außerdem sollen Investitionen in den Straßenverkehr und in andere Verkehrsträger erleichtert werden, sofern dies erforderlich ist.

Zunächst ist zu beachten, dass dieser Richtlinienvorschlag, soweit es die Berechnungsgrundlage für die Mautgebühren betrifft, auf den gesamten Infrastrukturkosten (Bau, Betrieb und Instandhaltung) beruht. In dem Vorschlag werden zu dieser Berechnungsgrundlage ferner die Unfallkosten hinzugerechnet, wobei diese Mautgebühren nach bestimmten externen Kosten der Umweltbelastung und Überlastung differenziert werden können.

Um die mit der Einführung eines Infrastrukturgebührensystems verbundene Belastung zu kompensieren, gibt der Richtlinienvorschlag daher den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, vor allem durch die Senkung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer einen Ausgleich (durch die Richtlinie 1999/62/EG harmonisierte Kraftfahrzeugsteuer) für die Einführung der Maut- und/oder Benutzungsgebühren zu gewähren. Die jährliche Kraftfahrzeugsteuer basiert auf dem Eigentum am Fahrzeug, nicht auf seiner Nutzung. Sie wird einmal jährlich als Pauschalbetrag erhoben. Die Entgelterhebung kann diese Steuer ganz oder teilweise durch Regelungen ersetzen, die gerechter sind, da sie die Einführung von Gebühren ermöglichen, die die mit der Benutzung der Infrastrukturen verbundenen Kosten besser widerspiegeln. Diese Entgelte werden nach der zurückgelegten Wegstrecke berechnet, nach den Umwelteigenschaften der Fahrzeuge (EURO-Normen, wie bereits in der bestehenden Richtlinie) und dem Achsgewicht differenziert sowie entsprechend Stauausmaß und Unfällen im Netz angepasst.

⁴ KOM(2003) 132 endg.

Was die möglichen Auswirkungen eines solchen Systems auf den Straßenverkehrssektor betrifft, so könnte die Kommission die Bedingungen für die Umsetzung von Rechtsvorschriften prüfen, die eine Harmonisierung bestimmter Vertragsklauseln ermöglichen, um die Transportunternehmer gegenüber den Verladern zu schützen. Diese im Weißbuch der Kommission zur Verkehrspolitik bis 2010 vorgesehene Möglichkeit würde es den Transportunternehmer erlauben, ihre Tarife bei einem plötzlichen Anstieg ihrer Belastung aufgrund der Einführung von Systemen zur Infrastrukturtarifierung in den Mitgliedstaaten zu erhöhen.

2. Die technischen Systeme zur Erhebung von Infrastrukturgebühren

Unter den Mautsystemen sind diejenigen am verbreitetsten, bei denen die Fahrzeuge an Mautstellen halten müssen, was für die Verkehrsteilnehmer mit Unbequemlichkeiten, zuweilen sogar mit erheblichen Wartezeiten verbunden ist. Die Richtlinie besagt diesbezüglich, dass die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen müssen, damit die Einziehung der Gebühren den freien Verkehr so wenig wie möglich behindert und obligatorische Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft vermieden werden.

Bei der Einführung neuer Gebührenmodelle für die Benutzung der Verkehrsinfrastrukturen sollten neue Technologien in optimaler Weise eingesetzt werden. Solche Technologien ermöglichen bereits die Einführung automatischer Geldtransfers und registrieren dank der Satellitenfunk-Navigationssysteme die gefahrenen Kilometer, die technischen Merkmale der Fahrzeuge und den Ort einer Fahrstrecke. Diese Systeme bieten somit die Grundlage für eine Entgeltspolitik, bei der zeitlich und räumlich stärker differenziert wird und die Kosten zugleich weit geringer sind als bei herkömmlichen Systemen.

Die Entwicklung elektronischer Systeme zur Entgelterhebung, die nach unterschiedlichen Technologien arbeiten, birgt allerdings die Gefahr, dass in einem geeinten Europa neue künstliche Barrieren entstehen und die Fahrer vor unannehmbare Schwierigkeiten gestellt werden. Um derartige unerwünschte Zustände zu verhindern, müssen diese Systeme unbedingt europaweit interoperabel sein. Zu diesem Zweck hat die Kommission am 23. April 2003 einen Vorschlag für eine Richtlinie über ein europäisches Mautsystem angenommen, das günstigere Voraussetzungen für die rationelle Nutzung der transeuropäischen Verkehrsnetze schaffen wird. Gegenstand des Vorschlags ist die Schaffung eines europäischen Dienstes zur elektronischen Gebührenerhebung, um so die Interoperabilität der Mautsysteme im Binnenmarkt zu gewährleisten. Dieses System führt zu weniger Staus, einem besseren Verkehrsfluss und einem begrenzten Bargeldverkehr an den Mautstellen. Die Infrastrukturnutzer können mit einem beliebigen Betreiber eines Teilabschnitts des Netzes einen Abonnementvertrag abschließen. Gemäß dem Vorschlag müssen die Betreiber der Mautsysteme in der Lage sein, ab dem 1. Januar 2005 für alle Fahrzeuge über 3,5 t diesen Mautdienst anbieten können.

Bei den neuesten, derzeit im Aufbau befindlichen Systemen muss der Fahrer beim Durchfahren der Mautstellen nicht mehr abbremsen. Diesen Systemen liegt die Mikrowellen-Nahbereichskommunikationstechnik zugrunde, zu deren Nutzung im Fahrzeug ein entsprechendes Gerät installiert werden muss, das mit Baken außerhalb des Fahrzeugs kommuniziert und damit die Erfassung des Fahrzeugs und die Abwicklung der finanziellen Transaktionen ermöglicht. Aufgrund dieser Erfahrungen eröffnen sich neue Perspektiven für die Entwicklung von Systemen, die statt auf erdgebundenen Baken im Wesentlichen auf der Kommunikation mit einem Satellitensystem (heute GPS, künftig Galileo) beruhen und mit denen ein Fahrzeug ständig geortet werden kann und die Fahrstrecken ermittelt sowie die fälligen Entgelte berechnet werden können. Die Entgeltzahlung erfolgt dann über Mobilfunksysteme (GSM).

3. Eine unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde

Die Entgelterhebung für Straßeninfrastrukturen muss Hand in Hand gehen mit der Schaffung einer unabhängigen Infrastrukturaufsichtsbehörde in jedem Mitgliedstaat, zu deren wichtigsten Aufgaben es gehört:

- das Funktionieren der nationalen Entgelterhebungssysteme zu kontrollieren, damit Transparenz und Diskriminierungsfreiheit zwischen den Betreibern gewährleistet sind;
- zu überprüfen, ob die aus Maut- und Benutzungsgebühren für Verkehrsinfrastrukturen stammenden Finanzmittel gemäß der Richtlinie wieder in die Verkehrsnetze investiert werden. Diese Finanzüberschüsse dürfen nicht für andere, für den Verkehrssektor nicht produktive Investitionen abgezweigt werden.

Der Richtlinienvorschlag überlässt die Verwendung der Finanzmittel nicht dem Zufall, sondern sieht die Verwendung dieser Einnahmen für die Instandhaltung des Straßennetzes sowie für nachhaltige Verkehrsprojekte vor;

- Synergien zwischen den verschiedenen für die Verkehrsinfrastrukturen bestimmten Finanzquellen zu fördern.

Diese Behörde muss also sicherstellen, dass die Berechnung der Mautgebühren im transeuropäischen Netz und in den damit konkurrierenden Netzen sowie die Verwendung der Einnahmen aus Maut- und Benutzungsgebühren mit den Bestimmungen der Richtlinie konform sind. Sie muss unabhängig sein, um diskriminierungsfrei und mit größtmöglicher Transparenz die Interessen des öffentlichen und des privaten Sektors berücksichtigen zu können. Die Betreiber der Straßen oder bestimmter Straßen des Netzes, für deren Benutzung Gebühren erhoben werden, sind in vielen Fällen dem privaten Sektor zuzurechnen.

Jeder Mitgliedstaat könnte diese Struktur je nach seinen Erfordernissen schaffen und sie an die Besonderheiten des nationalen Netzes anpassen.

V. BESTANDTEILE DER ANALYSE DER AUSWIRKUNGEN DER RICHTLINIE

Der Straßenverkehr verursacht externe Kosten, die nach Fahrtstrecke und Uhrzeit, Art der Infrastruktur und Fahrzeugmerkmalen stark variieren. Im Rahmen des Projekts RECORDIT⁵ wurden die Kosten der einzelnen Verkehrsträger in der Europäischen Union geprüft und die Auswirkungen eines Entgeltsystems auf LKW evaluiert. RECORDIT hat die Kosten nach Ort und Bevölkerungsdichte zugewiesen.

Die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge auf der Grundlage der externen Kosten wurde darüber hinaus anhand des SCENES-Modells⁶ für das Jahr 2020 untersucht. Dieses Modell vergleicht ein Basisszenario mit einem Alternativszenario mit Benutzungsgebühren.

⁵ RECORDIT Real Cost reduction of door-to-door intermodal transport, ein im Rahmen des Fünften Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung finanziertes Projekt. Die Projektberichte sind im Internet verfügbar unter www.recordit.org

⁶ SCENES Scenarios for European transport, im Rahmen des Vierten Rahmenprogramms für Forschung im Bereich des Verkehrs finanziertes Projekt. Weitere Einzelheiten sind dem Abschlussbericht zu entnehmen unter http://europa.eu.int/comm/transport/extra/final_reports/strategic/SCENES.pdf

Dieser Richtlinienvorschlag wird zu einer Verringerung der unerwünschten externen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs beitragen. Durch die gestaffelten Mautgebühren werden der Einsatz schadstoffärmerer Fahrzeuge gefördert, die Transportwege optimiert, die umweltfreundlichsten Strecken wettbewerbsfähiger gemacht und die Benutzer dazu angeregt, ihr Verhalten mit Blick auf die echten Verkehrskosten zu ändern.

Die Kapazitäten der einzelnen Netze werden somit zweckmäßiger und effizienter genutzt, wodurch Staus und damit Zeitverluste zurückgehen. Langfristig werden die Wirtschaftsbeteiligten dazu angeregt, ihre Logistikkette neu zu organisieren und ihre Wahl der Verkehrsträger auf der Grundlage klarer ökonomischer Signale anzupassen - zum Nutzen sowohl der Umwelt als auch des Verkehrsbereichs.

Darüber hinaus wird das System der Infrastrukturabgaben zu voraussichtlichen Einnahmenüberschüssen in Gebieten mit hoher Verkehrs- und Bevölkerungsdichte führen. Diese Überschüsse werden zur Steigerung der Effizienz des gesamten Verkehrsbereich verwendet.

Hervorzuheben sind vor allem folgende Auswirkungen des vorgeschlagenen neuen Entgeltsystems:

- **Änderung der Fahrtstrecken des Schwerlastverkehrs**

Da für den Verkehr durch sensible Gebiete höhere Abgaben erhoben werden könnten, könnte der Straßengüterverkehr sich aus diesen Gebieten vermehrt zurückziehen und sich stärker auf Überlandstraßen konzentrieren, wo die Kosten der Umweltbelastung am niedrigsten sind. Sind die Berggebiete zwingend zu durchfahren, so werden alternative Verkehrsträger, vor allem die „Rollende Landstraße“, verstärkt von diesem Korrektoreffekt der Richtlinie über die Straßenbenutzungsgebühren profitieren.

- **Änderung des LKW-Bestands**

Das Entgelt pro Tonne wird für kleine/mittlere Lastkraftwagen im transeuropäischen Netz über dem Entgelt pro Tonne für schwere Nutzfahrzeuge liegen. Die kleinen/mittleren Lkw befördern weniger Tonnen Güter als die Schwerlasten, auf die die Infrastrukturgebühren umgelegt werden können. Die kleinen Lastkraftwagen befördern zwar weniger Güter als die Schwerlasten, doch verursachen auch sie Schäden an den Verkehrswegen und tragen unmittelbar - in gleichem Maß wie der Schwerlastverkehr - zur Überlastung des TEN-Netzes und zum Anstieg der Unfallzahlen bei. Das neue Gebührensystem sollte also in gewissem Maße den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge und damit die Optimierung des Straßengüterverkehrs fördern.

Das Beispiel der Tarifierung in der Schweiz hat starke Auswirkungen in Form einer Umstrukturierung der Fahrzeugflotte gezeigt. Nach der Einführung der Kilometerabgabe ist der Verkauf von Fahrzeugen über 3,5 t um 45% angestiegen, wobei der Verkauf der Fahrzeuge über 26 t besonders stark anstieg. Da die Abgabe auf dem gesamten Straßennetz der Schweiz gilt, sind die Auswirkungen der auf das TEN-Netz beschränkten Politik auf den Fahrzeugbestand wahrscheinlich geringer, doch dürften sie trotzdem erheblich sein, da über dieses Netz 50% des Verkehrs in tkm abgewickelt werden.

Die Erhebung von Straßenbenutzungsentgelten dürfte außerdem weitere positive Änderungen bewirken, sowohl in Bezug auf die Fahrzeugtechnik als auch auf das Verhalten der Straßengüterverkehrsunternehmen und des Logistikmanagements im Güterverkehr. Die Differenzierung der Mautgebühren dürfte sich positiv auf den Fahrzeugbestand auswirken. So weisen beispielsweise die im Hinblick auf die Einführung des neuen Gebührensystems in

Deutschland vorgenommenen Schätzungen bis 2010 auf eine drastische Verringerung der EURO-III-Fahrzeuge hin, während der Anteil der EURO-V-Fahrzeuge dann über 50% liegen wird.

VI. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Verkehrsbenutzer haben ein Recht zu erfahren, was sie wofür zahlen. Daher müssen die Systeme gefördert werden, bei denen die mit der Benutzung der Infrastrukturen verbundenen Kosten in Form von Beförderungspreisen an die Benutzer weitergegeben werden, ohne den Zugang zu hochwertigen und flächendeckend verfügbaren Verkehrsdiensten zu beeinträchtigen.

Immer mehr Mitgliedstaaten ergreifen die Initiative zur Errichtung eines Systems der Infrastrukturtarifung, das diese Kosten an die Benutzer weitergibt. Angesichts dieser isolierten Initiativen der Mitgliedstaaten und der Bedeutung des Straßengüterverkehrs für die europäische Wirtschaft muss der bestehende Gemeinschaftsrahmen für die Erhebung von Benutzungsgebühren verstärkt werden. Es besteht die Gefahr, dass diese einzelstaatlichen Initiativen zu neuen Wettbewerbsverzerrungen führen und damit das gute Funktionieren des Binnenmarktes gefährden.

Nach wiederholter Aufforderung durch die Mitgliedstaaten, den europäischen Rat und das Europäische Parlament legt die Kommission daher einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge vor. Dieser Rechtsrahmen ist eine wichtige Ergänzung des Binnenmarkts, der dauerhaft freien Verkehr gewährleistet.

Diese Reform trägt auf entscheidende Weise dazu bei, die Leistungsfähigkeit und Produktivität des Verkehrssektors zu steigern. Mit den Einnahmen aus Benutzungsentgelten können Vorhaben des transeuropäischen Netzes finanziert werden, die gegenwärtig den Rahmen der einzelstaatlichen Haushalte und des Gemeinschaftshaushalts sprengen. Langfristig werden die Transportunternehmer und Verlagerer dazu angeregt, ihre Logistikkette umzustrukturieren.

Der Richtlinienvorschlag bildet einen Rahmen, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips durch eine Preisstruktur, die die von der Allgemeinheit zu tragenden Kosten besser widerspiegelt, wirtschaftliche Anreize für den Verkehr bieten können.

Die schrittweise Einführung der Gebühren für den gewerblichen Verkehr kann als Schulbeispiel dienen und die Mitgliedstaaten bei Bedarf auch zur Einführung von Gebühren für den Privatverkehr ermutigen, insbesondere in städtischen Ballungsgebieten.

VII. ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ÄNDERUNGEN DER RICHTLINIE 1999/62/EG

Artikel 1 des Richtlinienvorschlags

- **Punkt 1)** ändert Artikel 2 der Richtlinie 1999/62/EG, der die Begriffsbestimmungen im Rahmen der Richtlinie enthält. Zu den neuen Begriffsbestimmungen zählen das Netz, für das die Mautgebühren gelten (neue Absätze a und a, die an die Stelle des Konzepts der Autobahn in der Richtlinie 1999/62/EG treten), die Baukosten (in der Richtlinie 1999/62/EG nicht definiert) und das Fahrzeug (die Richtlinie gilt nun für Lastkraftwagen über 3,5 t). Artikel 2 bezieht ferner im Sinne größerer Klarheit unter Verweis auf einen Anhang die gesamte derzeitige Nomenklatur der Fahrzeuge der EURO-Emissionsklassen ein.

- **Punkt 2)** passt Artikel 6 der Richtlinie 1999/62/EG im Sinne größerer Einheitlichkeit des Wortlauts an, um die durch den Richtlinienvorschlag gebotene neue Möglichkeit zur Senkung der Kfz-Steuern gemäß dem neuen Artikel 7 *c* zu berücksichtigen.
- **Punkt 3)** ändert bzw. fügt mehrere neue Bestimmungen in Artikel 7 der Richtlinie 1999/62/EG ein.
 - Absatz 2 betreffend das Autobahnnetz, auf dem die Mautgebühren erhoben werden, wird ersetzt. Der auf dem Konzept der «Autobahn» beruhende Ansatz wird ersetzt durch einen in anderen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften entwickelten Ansatz ersetzt, der auf dem transeuropäischen Straßennetz basiert, zu dem konkurrierende Straßen hinzutreten. Dieses Konzept von mit dem transeuropäischen Straßennetz konkurrierenden Straßen trägt den derzeitigen Bedenken der Mitgliedstaaten Rechnung, die mit einer Verlagerung des Verkehrs auf nichtmautpflichtige Verkehrsachsen konfrontiert sind.
 - Absatz 4 zum diskriminierungsfreien Charakter der Infrastrukturbenutzungsgebühren wird ersetzt durch einen vollständigeren Wortlaut.
 - Absatz 5 *a* zielt auf die Anpassung der Richtlinie 1999/62/EG an den technischen Fortschritt bei der Mautgebührenerhebung ab, d.h. auf die elektronischen Erhebungssysteme. Es handelt sich darum, sicherzustellen, dass diese Systeme für den Straßenverkehr so wenig Nachteile wie möglich mit sich bringen und den freien Verkehr nicht behindern.
 - In Absatz 9 wird die Grundlage für die Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren entwickelt. Der Wortlaut der Richtlinie 1999/62/EG wird ersetzt durch den neuen Ansatz dieses Vorschlags (gesamte Infrastrukturkosten und Unfallkosten).
 - Absatz 10 der Richtlinie 1999/62/EG wird ersetzt durch den neuen Ansatz betreffend die Differenzierung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren. Die Mitgliedstaaten können nun die Mautgebühren nach den einzelnen Fahrzeugtypen, Tageszeit, Stauneigung und der Achse des Straßennetzes differenzieren. Der Richtlinienvorschlag sieht außerdem vor, dass die achsenspezifische Differenzierung der Gebühren des Netzes ab Juli 2008 zwingend sein wird.
 - Der neue Paragraph 11 sieht die Möglichkeit vor, Erhöhungen der Gebühren in den besonders empfindlichen Zonen und insbesondere in den Bergen vorzunehmen. Diese Bestimmung bildet ein wesentliches innovatives Element des Richtlinienvorschlags, um die Verwirklichung des Transportverkehrsnetzes (Straßen und Andere) in diesen empfindlichen Zonen zu unterstützen. Diese Erhöhungen werden unter der strengen Kontrolle der Kommission umgesetzt.
 - Der neue Paragraph 12 umfasst eine praktische Modalität der Anwendung der Gebühren durch die Mitgliedstaaten. Er spiegelt das neue Konzept einer größeren Unterscheidung der Gebühren wider.
- **Punkt 4)** fügt der Richtlinie 1999/62/EG einen Artikel 7 *a* und 7 *b* hinzu. Artikel 7 *b* stellt die Grundsätze der Berechnung der Gebühren nach einer gemeinsamen Methodologie auf. Diese Methodologie wird in einem neuen Anhang III der Richtlinie 1999/62/EG entwickelt. Artikel 7 *b* erlaubt den Mitgliedstaaten, die Nutzungsgebühren für Infrastruktur erheben, eine Kompensation für diese Lasten zu bewilligen. Diese Kompensation findet auf die Kraftfahrzeugsteuern Anwendung, ohne allerdings andere Kompensationen auszuschließen.

- **Punkt 5)** fügt der Richtlinie 1999/62/EG einen Artikel 8 *a* und 8 *b* hinzu. Artikel 8 *a* erlegt den Mitgliedstaaten die Schaffung einer unabhängigen Infrastrukturüberwachungsbehörde auf. Sie stellt eine Maßnahme dar, die für die gute Umsetzung des neuen Rahmens notwendig ist, der durch die Richtlinie geschaffen wurde. In Artikel 8 *b* sind die Bedingungen der Bewilligung von Nachlässen und von Reduzierungen der Gebühren festgelegt.
- **Punkt 6)** ändert hauptsächlich das Verwendungskonzept der Einnahmen der Infrastrukturnutzungsgebühren, das in Artikel 9 der Richtlinie 1999/62/EG verankert wurde. Während die Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 1999/62/EG frei sind, jede Art von Ausgaben mit diesen Einnahmen vorzunehmen, sieht der neue Vorschlag vor, dass diese dem Verkehrssektor zugewiesen werden müssen, wobei die ausgewogene Entwicklung der Verkehrsnetze zu beachten ist.
- **Punkt 7)** fügt der Richtlinie 1999/62/EG Artikel 9 *a*, 9 *b* und 9 *c* hinzu. Artikel 9 *a* erlegt den Mitgliedstaaten auf, adäquate Kontrollen sowie ein Sanktionssystem zu schaffen, das eine Anwendung der Richtlinie garantiert. Artikel 9 *b* hat die Aktualisierung der technischen Anhänge der Richtlinie zum Gegenstand und insbesondere die neue Methodologie der Berechnung der Gebühren. Schließlich führt der Artikel 9 *c* das Verfahren eines Ausschusses und eines Konsultationsverfahren der Kommission ein. Diese Bestimmung ist die praktische Umsetzung der neuen Kompetenzen der Kommission im Bereich der Infrastrukturnutzungsgebühren (für die Definition des Netzes, das durch die Richtlinie erfasst wird, für die Kontrolle der Parameter der Berechnung der Gebühren usw.)
- **Punkt 8)** ändert Artikel 11 der Richtlinie 1999/62/EG. Er sieht vor, dass die Kommission an das Europäische Parlament und an den Rat über die Umsetzung und die Auswirkungen der Richtlinie bis zum 1. Juli 2008 Bericht erstatten wird.
- **Punkt 9)** hat eine Aktualisierung der Höchstsätze der Benutzungsgebühren in Anhang II der Richtlinie 1999/62/EG zum Gegenstand. Diese im Jahre 1999 festgelegten Benutzungsgebühren, sind mittels eines korrigierenden Faktors angepasst worden, der aufgrund der Inflation in der Europäischen Union im Jahre 2000 (1.9%) berechnet wurde, 2001 (2.2%), 2002 (2.1%).
- **Punkt 10)** führt einen Anhang 0 ein, der die verschiedenen EURO-Normen wieder aufnimmt, die auf die Fahrzeuge anwendbar sind (siehe ebenfalls Punkt 1) oben).
- **Punkt 11)** führt einen neuen Anhang III ein, der die Methodologie der Berechnung der Gebühren wieder aufnimmt (siehe ebenfalls Punkt 4) oben).

Artikel 2 des Richtlinienvorschlags

Anpassung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften an den Richtlinienvorschlag durch die Mitgliedstaaten.

Artikel 3 des Richtlinienvorschlags

In Kraft treten des Richtlinienvorschlags.

2003/0175 (COD)

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 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 Nutzfahrzeuge⁷, insbesondere auf Artikel 7,

auf Vorschlag der Kommission⁸,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁰,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags¹¹,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen 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. Ein gewisser Grad an Harmonisierung wurde bereits mit der Verabschiedung der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates erreicht.
- (2) Gerechtere Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur sind von grundlegender Bedeutung für die Gewährleistung dauerhafter Verkehrsbedingungen in der Gemeinschaft. Das Ziel der optimalen Nutzung des bestehenden Straßennetzes und einer erheblichen Verringerung seiner negativen Auswirkungen muss, wenn möglich, ohne zusätzliche Belastung für die Unternehmer erreicht werden, damit ein solides

⁷ ABl. L 187 vom 20.07.1999, S. 42.

⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁰ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

Wirtschaftswachstum und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet sind.

- (3) Im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ hat die Kommission die Vorlage einer Richtlinie zur Tarifierung der Straßeninfrastruktur angekündigt. Das Europäische Parlament hat bei der Annahme des Berichts zu den Schlussfolgerungen des Weißbuchs die Notwendigkeit einer Tarifierung der Infrastrukturen bekräftigt. Der Europäische Rat von Kopenhagen im Dezember 2002 und der Europäische Rat von Brüssel im März 2003 haben außerdem die Absicht der Kommission befürwortet, 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. Um zu verhindern, dass bereits gezahlte Baukosten in die Abgaben einbezogen werden, muss die Berücksichtigung dieser Kosten auf neue Infrastrukturen beschränkt werden, d.h. auf Infrastrukturen, die in Zukunft gebaut werden bzw. gerade fertiggestellt wurden. Gleichwohl sollte eine besondere Bestimmung vorgesehen werden, um bei der Berücksichtigung der Baukosten die Rechte aus zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie bereits bestehenden Konzessionsverträgen zu wahren.
- (5) In die Entscheidung der Mitgliedstaaten über die Einführung von Mautgebühren sollten ferner die nicht durch Versicherungen abgedeckten Unfallkosten, die zu Lasten der Allgemeinheit gehen, einfließen.
- (6) Der internationale Straßengüterverkehr konzentriert sich auf das transeuropäische Straßengüterverkehrsnetz. Außerdem ist die Schaffung des Binnenmarktes von grundlegender Bedeutung für den gewerblichen Kraftverkehr. Daher muss der gemeinschaftliche Rechtsrahmen den kommerziellen 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 Verkehrsnetzes¹² festgelegt ist. Um ein Ausweichen des Verkehrs mit möglicherweise schwerwiegenden Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit und die optimale Nutzung des Verkehrsnetzes zu verhindern, müssen die Mitgliedstaaten die Mautgebühren auf allen unmittelbar mit dem transeuropäischen Netz konkurrierenden Straßen (Hauptverkehrsstraßennetz) erheben. In Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip steht es den Mitgliedstaaten weiterhin frei, unter Beachtung der Regeln des EG-Vertrags auf anderen, nicht zum Hauptverkehrsstraßennetz gehörenden Straßen, Maut- und/oder Benutzungsgebühren zu erheben.
- (7) Ein grundlegender Bestandteil des Gebührensystems ist die Tatsache, dass der Nutzer die Entscheidungen, die die Höhe der Gebühren beeinflussen (umweltfreundlichere Fahrzeuge, ökologisch weniger anfällige Strecken, verkehrsärmere Zeiträume sowie sicherere Strecken und Fahrzeuge) selbst trifft. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Mautgebühren entsprechend dem Fahrzeugtyp, seiner Emissionskategorie («EURO»-Einstufung), dem Grad der von ihm verursachten Straßenschäden sowie nach Ort,

¹² ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Geändert durch die Entscheidung 1346/2001/EG (AbI. L185 vom 6.7.2001, S.1).

Zeitpunkt und Grad der Stauneigung anpassen können. Diese Differenzierung der Mautgebührenhöhe muss proportional zum angestrebten Ziel sein.

- (8) Die finanzielle Belastung des Straßenverkehrssektors darf im Rahmen des Möglichen nicht erhöht werden, sondern muss umverteilt werden, indem das System von Steuern und festen Gebühren durch ein System nutzungsbezogener Gebühren ersetzt wird. Bei der Einführung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren müssen die Mitgliedstaaten daher in der Lage sein, die jährlichen Kraftfahrzeugsteuersätze zu senken, gegebenenfalls unter die in Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG vorgesehenen Mindestsätze.
- (9) Bei der Finanzierung der Infrastrukturen besteht Grund, die Anstrengungen zur Verringerung der Stauneigung und Schaffung der Infrastrukturen des transeuropäischen Netzes zu erhöhen. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, müssen die Einnahmen aus Gebühren für die Instandhaltung der Straßeninfrastrukturen sowie zum Nutzen des Verkehrssektors eingesetzt werden und so zum ausgewogenen Ausbau aller Infrastrukturen beitragen.
- (10) Besonders sensiblen Gebieten, vor allem Berggebieten wie den Alpen oder den Pyrenäen, muss besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Der Start neuer wichtiger Infrastrukturvorhaben ist oft gescheitert, weil die benötigten beträchtlichen Finanzmittel nicht vorhanden waren. In besonders sensiblen Gebieten müssen die Benutzer daher einen zusätzlichen Beitrag zur Finanzierung grundlegender Vorhaben von sehr hohem zusätzlichem Nutzen auf europäischer Ebene leisten, die sich gegebenenfalls auch auf andere Verkehrsträger im gleichen Korridor und in der gleichen Region beziehen. Die Höhe dieses Betrags darf jedoch im Hinblick auf die Erhaltung des freien Verkehrs nicht unverhältnismäßig sein und muss sich an den für das Vorhaben erforderlichen Finanzmitteln orientieren. Der Betrag muss ebenfalls am Ausgangswert der Mautgebühren orientiert sein, damit die Kosten in einem Korridor nicht künstlich erhöht werden, was zum Ausweichen des Verkehrs auf andere Korridore, einschließlich örtlicher Verkehrsüberlastung und einer ineffizienten Nutzung der Netze, führen könnte.
- (11) Die Gebühren dürfen weder diskriminierend sein, noch übermäßige Formalitäten umfassen oder Hindernisse an den Binnengrenzen schaffen. Zu diesem Zweck müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden, damit die Zahlung jederzeit und mit unterschiedlichen Zahlungsmitteln erfolgen kann. Außerdem muss sichergestellt sein, dass das elektronische Zahlungssystem (das im Fahrzeug angebrachte Gerät) sowohl für gelegentliche als auch für häufige Nutzer zugänglich ist.
- (12) Um eine einheitliche Anwendung des Systems der Infrastrukturtarifierung zu gewährleisten, müssen die Mitgliedstaaten die Höhe der Mautgebühren unter Berücksichtigung der zu deckenden Kosten nach einer gemeinsamen Methodik festlegen. Diese Methodik muss ebenfalls Schätzungen von Unfallkosten vorsehen, die herangezogen werden für den Fall, dass ein Mitgliedstaat bei seiner Evaluierung die lokalen und regionalen Gegebenheiten nicht angemessen berücksichtigt hat. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission außerdem die Werte je Einheit und die übrigen Parameter, die sie zur Berechnung der einzelnen Bestandteile der Mautgebühren heranziehen möchten, zur Genehmigung mit.
- (13) Um die ordnungsgemäße Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie zu gewährleisten, müssen die Mitgliedstaaten eine unabhängige Aufsichtsbehörde für die Straßeninfrastrukturen benennen. Diese Behörde stellt ein Schlüsselement im Hinblick auf die Gewährleistung - durch angemessene Kontrolle - einer ausgewogenen

Verwendung der verfügbaren Mittel dar. In diesem Zusammenhang müssen einfache und klare Regeln im Hinblick auf Synergien zwischen den Infrastrukturen konkurrierender Verkehrsträger im gleichen Korridor gefördert werden.

- (14) Für den Ausbau des Tarifierungssystems für die Benutzung der Straßeninfrastruktur sind weitere technische Fortschritte erforderlich. Vorzusehen ist ein Verfahren, das es der Kommission ermöglicht, die Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG an den technischen Fortschritt anzupassen und zu diesem Zweck die Mitgliedstaaten zu konsultieren. Die zur Durchführung der genannten Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sind gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹³ zu erlassen.
- (15) Die Ziele der geplanten Maßnahme, nämlich die Harmonisierung der Bedingungen, die für die Erhebung von Mautgebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen gelten, können auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; da sie angesichts der gemeinschaftlichen Dimension und dem Schutz des Verkehrsbinnenmarktes besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können, kann die Gemeinschaft gemäß dem in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem im selben Artikel enthaltenen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus -

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 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ festgelegte und mit Karten erläuterte Straßennetz. Die Karten beziehen sich auf die entsprechenden Abschnitte im verfügbaren Teil und/oder in Anhang II der genannten Entscheidung; »

b) Folgende Buchstabe a) und a) werden eingefügt:

«a) "Hauptstraßennetz" das transeuropäische Straßennetz sowie jede andere Strecke, auf die der Verkehr vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann und die direkt mit bestimmten Teilen dieses Netzes konkurriert; dazu zählen die städtischen Durchgangsstraßen ;

«a) "Baukosten" die mit dem Bau verbundenen Kosten, gegebenenfalls einschließlich der Kosten der Zinsen auf das investierte Kapital, neuer Infrastrukturen oder von Infrastrukturen, deren Bau nicht vor dem ... [15 Jahre vor Inkrafttreten dieser Richtlinie abgeschlossen wurde] ;»

¹³ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

¹⁴ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1

- c) unter Buchstabe b) werden die Worte «deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet» ersetzt durch die Worte «deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und den entsprechenden Kosten pro Kilometer richtet» ;
- d) Die Buchstaben d) und e) erhalten folgende Fassung :
- «d)“Fahrzeug” ein Kraftfahrzeug oder eine Gelenkfahrzeugkombination, die ausschließlich vorgesehen ist oder ausschließlich eingesetzt wird für den Güterkraftverkehr und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 3,5 t beträgt ;
- e) Fahrzeug der Klasse «EURO 0», «EURO I»,«EURO II»,«EURO III»,«EURO IV»,«EURO V» ein Fahrzeug, das mit den Emissionsgrenzwerten in Anhang 0 dieser Richtlinie konform ist.»
- e) Buchstabe f) wird gestrichen.
- 2) Artikel 6 wird wie folgt geändert :
- a) In Absatz 2 werden die Worte «Die Mitgliedstaaten können ermäßigte Sätze oder Befreiungen anwenden auf :» ersetzt durch folgenden Wortlaut : «Unbeschadet von Artikel 7b können die Mitgliedstaaten ermäßigte Sätze oder Befreiungen anwenden auf :»
- b) In Absatz 4 werden die Worte «Unbeschadet von Absatz 1, Unterabsatz 2 und der Absätze 2 und 3 dieses Artikels» ersetzt durch die Worte «Unbeschadet der Absätze 2 und 3 und von Artikel 7b,»
- 3) Artikel 7 wird wie folgt geändert :
- a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung :
- «1. Die Mitgliedstaaten dürfen unter den in den Absätzen 2 bis 12 genannten Bedingungen Maut- und/oder Benutzungsgebühren beibehalten oder einführen.
2. Die Maut- und Benutzungsgebühren gelten für die festgelegten Fahrzeuge und auf dem transeuropäischen Straßennetz. Die Mitgliedstaaten können die Maut- und Benutzungsgebühren auf andere Strecken des Hauptstraßennetzes ausweiten. Unbeschadet von Artikel 6 unterliegt die Ausweitung auf diese anderen Strecken dem Verfahren des Artikels 9c, Absatz 5.
- Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung der Regeln des EG-Vertrags auf anderen, nicht zum Hauptverkehrsstraßennetz gehörenden Straßen, Maut- und/oder Benutzungsgebühren zu erheben.»
- b) Absatz 4 erhält folgende Fassung :
- «4. Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung, insbesondere aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers, des Landes oder Ortes der Zulassung des Fahrzeugs, des Ausgangs- oder Zielpunktes des Verkehrs führen.»
- c) Der folgende Absatz 5 a wird eingefügt :
- «5 a. Die Mitgliedstaaten, die elektronische Systeme zur Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren einsetzen, stellen für alle Fahrzeuge im Rahmen angemessener administrativer und wirtschaftlicher Vereinbarungen die in die Fahrzeuge einzubauenden Endgeräte ("On-Board-Units") zur Verfügung. Durch diese Vereinbarungen dürfen

gelegentliche Benutzer des Straßennetzes weder finanziell noch auf andere Weise, beispielsweise durch zusätzliche Verwaltungsgebühren oder Anforderungen in Bezug auf Zusatzausrüstungen, benachteiligt werden.»

- d) Absatz 7, zweiter Unterabsatz, wird ersetzt durch den folgenden Text:
«Die Höchstsätze werden nach dem [Datum des Inkrafttretens der aktuellen Richtlinie] alle zwei Jahre überprüft. Bei Bedarf passt die Kommission die Sätze entsprechend dem in Artikel 9 c, Absatz 2 vorgesehenen Verfahren an.»
- e) In Absatz 7 wird der Unterabsatz 3 gestrichen.
- f) Absatz 9 erhält folgende Fassung :

«9. Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich an den Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes, einschließlich der zur Verringerung der Lärmbelästigung bestimmten Infrastrukturkosten und an den Kosten entsprechend den tatsächlichen Zahlungen des Infrastrukturverwalters, auf Basis objektiver umweltbezogener Aspekte, wie zum Beispiel die Bodenverseuchung, sowie an den unmittelbaren und mittelbaren Unfallkosten orientieren, die nicht durch ein Versicherungssystem gedeckt sind und daher von der Gesellschaft getragen werden müssen.

Bei der Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren werden hinsichtlich der Berücksichtigung der Baukosten die Rechte aus am ...[Datum des Inkrafttretens der aktuellen Richtlinie] bereits bestehenden Konzessionsverträgen gewahrt».

- g) Absatz 10 erhält folgende Fassung :

«10. Unbeschadet der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren nach Absatz 9 können die Mitgliedstaaten die Mautgebührensätze differenzieren nach:

- a) Fahrzeugtypen entsprechend der Klasse der von ihnen an den Strecken verursachten Schäden gemäß Anhang III sowie entsprechend ihrer EURO-Emissionsklasse gemäß Anhang 0;
- b) Tageszeit und Stauneigung auf der betreffenden Achse sofern keine Mautgebühr mehr als 100 % über der während der günstigsten Tageszeit erhobenen Gebühr liegt;
- c) der betreffenden Achse des Straßennetzes entsprechend der Sensibilität der Region unter ökologischen Gesichtspunkten, der Bevölkerungsdichte und der Unfallgefahr.

Eine Differenzierung der Gebühren nach Fahrzeugtyp, Tageszeit und Stauneigung sowie der betreffenden Achse des Straßennetzes muss dem angestrebten Ziel angemessen sein.

Bis spätestens 1. Juli 2008 müssen die Mitgliedstaaten die Mautsätze entsprechend der betreffenden Achse des Straßennetzes gemäß Buchstabe c) differenzieren.»

- h) Folgende Absätze 11 und 12 werden eingefügt:

«11. In Ausnahmefällen von Infrastrukturen in besonders sensiblen Gebieten, insbesondere den Berggebieten, und nach Konsultation der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 9c, Absatz 5 können die Mautgebühren erhöht werden für eine Querfinanzierung der Investitionskosten, die nicht die Verkehrsinfrastrukturen von hohem europäischem Interesse im gleichen Korridor und in der gleichen Verkehrsregion betreffen. Die Erhöhung darf 25 % der Mautgebühren nicht überschreiten. Die Anwendung dieser Bestimmung unterliegt der Vorlage von Finanzierungsplänen für die betreffenden

Infrastrukturen und einer Kosten-Nutzen-Analyse für das neue Infrastrukturvorhaben. Bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben unterliegt die Anwendung dieser Bestimmung der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten.

Falls die geplante Erhöhung nach Ansicht der Kommission nicht den in diesem Absatz festgelegten Bedingungen entspricht, bittet sie den Ausschuss nach Artikel 9c, Absatz 1 um Stellungnahme. Sie kann die von dem betreffenden Mitgliedstaat geplanten Gebühren nach dem Verfahren des Artikels 9c, Absatz 2 ablehnen.

Teilt die Kommission dem betreffenden Mitgliedstaat mit, dass sie beabsichtigt, den Ausschuss um Stellungnahme zu bitten, so wird die in Artikel 2 der Entscheidung des Rates gemäß Artikel 9c, Absatz 5 genannte Frist von 30 Tagen ausgesetzt.

12. Jeder Mitgliedstaat trägt dafür Sorge, dass die Einstufung der auf seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge nach Emissionen und den an den Strecken verursachten Schäden leicht nachvollziehbar ist.

Kann ein Fahrer bei einer Kontrolle die erforderlichen Unterlagen nicht vorlegen, so können die Mitgliedstaaten Mautgebühren erheben, die der Klasse der Fahrzeuge entspricht, die die stärkste Umweltverschmutzung und die größten Schäden an den Strecken verursachen, d.h. der Fahrzeuge EURO 0 und der Fahrzeuge der Klasse III der Streckenschäden.»

4) Folgende Artikel 7a und 7b werden eingefügt:

«Artikel 7a

1. Die Mitgliedstaaten legen die Höhe der Mautgebühren unter Berücksichtigung der abzudeckenden Kosten nach der gemeinsamen Methodik in Anhang III fest. Die Schätzungen der Unfallkosten unter Ziffer 2 des Anhangs werden herangezogen, falls ein Mitgliedstaat bei seiner Evaluierung die lokalen und regionalen Gegebenheiten nicht angemessen berücksichtigt hat.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Werte je Einheit und die übrigen erforderlichen Parameter, die sie zur Berechnung der einzelnen Kostenbestandteile heranziehen, mit. Nach Stellungnahme des gemäß Artikel 9c, Absatz 1 eingesetzten Ausschusses genehmigt die Kommission die Werte und Parameter nach dem Verfahren des Artikels 9c, Absatz 2.

Artikel 7b

1. Unbeschadet der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und vorbehaltlich der übrigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts können die Mitgliedstaaten bei der Einführung eines Systems von Infrastruktur- und/oder Benutzungsgebühren einen Ausgleich für diese Abgaben gewähren, insbesondere durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuersätze, gegebenenfalls unter die in Anhang I festgelegten Mindestsätze.

2. Die Höhe des Ausgleichs muss an der Höhe der entrichteten Maut- und/oder Benutzungsgebühren orientiert sein. Die Mitgliedstaaten können jedoch einen Durchschnittswert festlegen, der auf dem für die einzelnen, in Anhang I genannten Fahrzeugklassen gewährten Ausgleich basiert.

3. Die Mitgliedstaaten legen in einem gemeinsamen Programm das System der Maut- und/oder Benutzungsgebühren und die Ausgleichsregelung fest. Jede Ausgleichsregelung

muss in dem auf die Einführung des neuen Maut- und/oder Benutzungsgebührensystems folgenden Jahr eingeführt werden.»

5) Folgende Artikel 8a und 8b werden eingefügt:

«Artikel 8a

1. Jeder Mitgliedstaat trägt für die Benennung eine unabhängigen Infrastrukturaufsichtsbehörde Sorge.
2. Die unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde überwacht das Funktionieren des Maut- und/oder Benutzungsgebührensystems unter Gewährleistung von Transparenz und Nichtdiskriminierung zwischen den Betreibern.
3. Unbeschadet der Unabhängigkeit des privaten Konzessionsinhabers, prüft die unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde, ob die aus Maut- und Benutzungsgebühren für Verkehrsinfrastrukturen stammenden Einnahmen für nachhaltige Verkehrsprojekte verwendet werden.
4. Die unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde fördert durch Koordinierung der verschiedenen Finanzierungsmittel für Verkehrsinfrastrukturen Synergieeffekte bei der Finanzierung.
5. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Benennung der unabhängigen Infrastrukturaufsichtsbehörde und über deren Zuständigkeitsbereiche.

Artikel 8b

Die eventuell gewährten Ermäßigungen der Mautgebühren sind auf die tatsächlichen Einsparungen des Infrastrukturbetreibers bei den Verwaltungskosten begrenzt. Bei der Festlegung der Höhe der Ermäßigung dürfen die in den erhobenen Mautgebühren bereits enthaltenen Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden.»

6) Artikel 9 wird wie folgt geändert :

a) Absatz 1 Buchstabe c) erhält folgende Fassung :

«c) Versicherungssteuern».

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung :

«2. Unbeschadet des Artikels 7, Absatz 11 werden die Einnahmen aus Maut- und/oder Benutzungsgebühren zur Instandhaltung der betreffenden Infrastruktur sowie zugunsten des gesamten Verkehrssektors eingesetzt, unter Berücksichtigung des ausgewogenen Ausbaus der Verkehrsnetze.»

7) Folgende Artikel 9a, 9b und 9c werden eingefügt:

«Artikel 9a

Die Mitgliedstaaten sehen geeignete Kontrollen vor und legen einen Sanktionsmechanismus für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften fest; sie treffen alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass

diese Sanktionen angewendet werden. Die festgelegten Strafmaßnahmen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Artikel 9b

Die Kommission aktualisiert die Anhänge entsprechend dem technischen Fortschritt oder dem Preisanstieg gemäß dem Verfahren des Artikels 9c, Absatz 3.

Artikel 9c

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70¹⁵ eingesetzten Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, werden die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates gemäß den Bestimmungen von Artikel 8 des Beschlusses angewendet.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, werden die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates gemäß den Bestimmungen von Artikel 8 des Beschlusses angewendet.

Der in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Zeitraum wird auf 3 [*drei*] Monate festgesetzt.

4. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.
5. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, wird die Entscheidung des Rates vom 21. März 1962¹⁶ über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs angewendet.»

8) Artikel 11 erhält folgende Fassung :

«Artikel 11

Spätestens am 1. Juli 2008 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.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens zwölf Monate vor diesem Termin die erforderlichen Angaben.»

9) Die Tabelle in Anhang II mit den Höchstsätzen der Jahresgebühren wird wie folgt geändert:

«Jahresgebühr

	max. 3 Achsen	min. 4 Achsen
EURO O	1 020	1 648

¹⁵ ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 4

¹⁶ ABl. L 23 vom 3.4.1962, S. 720. Entscheidung geändert durch die Entscheidung 73/402/EWG des Rates vom 22. November 1973 (ABl. L 347 vom 17.12.1973, S.48)

EURO I	904	1 488
EURO II und schadstoffärmer	797	1 329

- 10) Der Anhang 0, dessen Wortlaut in Anhang I dieser Richtlinie enthalten ist, wird eingefügt.
- 11) Der Anhang III, dessen Wortlaut in Anhang II dieser Richtlinie enthalten ist, wird angefügt.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. Juli 2005 in Kraft. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.

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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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.

Brüssel, den [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

« ANHANG O »

EMISSIONSGRENZWERTE

1. Fahrzeug «EURO 0»

Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxid (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 Stickstoffoxid (NOx) g/kWh	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»

Die spezifischen Massen des Kohlenmonoxids, der gesamten Kohlenwasserstoffe, der Stickstoffoxide und der Partikel, die bei der ESC-Prüfung gemessen wird, und der bei der ELR-Prüfung gemessene Rußwert dürfen folgende Werte⁽¹⁾ nicht überschreiten:

	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) g/kWh	Masse Stickstoffoxid (NOx) g/kWh	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

(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. instationären Bedingungen (ETC-, ELR-Prüfung) durchlaufen muss

(2) 0,13 für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,7 dm³ je Zylinder und einer Nenndrehzahl von über 3000min⁻¹.

Bei Dieselmotoren, die zusätzlich der ETC-Prüfung unterzogen werden, und speziell bei Gasmotoren darf die spezifische Masse von Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe ohne Methan, Methan (gegebenenfalls), Stickstoffoxid und Partikeln (gegebenenfalls) folgende Werte nicht überschreiten:

	Masse Kohlenmonoxid (CO) g/kWh	Masse Kohlenwasserstoffe ohne Methan (NMHC) g/kWh	Masse Methan (CH ₄) ⁽¹⁾ g/kWh	Masse Stickstoffoxid (NO _x) g/kWh	Masse Partikel (PT) ⁽²⁾ g/kWh
Fahrzeug «EURO III»	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 ⁽³⁾
Fahrzeug «EURO IV»	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03
Fahrzeug «EURO V»	4,0	0,55	1,1	2,0	0,03

(1) Nur für mit Erdgas betriebene Motoren.

(2) Gilt nicht für Gasmotoren.

(3) 0,21 für Motoren mit einem Hubraum von unter 0,75 dm³ je Zylinder und einer Nenndrehzahl von über 3000min-1.»

ANHANG II

«ANHANG III**BERECHNUNG UND ANRECHNUNG DER KOSTEN**

In diesem Anhang wird die Methode zur Berechnung der einzelnen Bestandteile der Mautgebühren festgelegt. Die geschätzten Kosten und die verwendeten Angaben unter Ziffer 2 dienen nur der Information. Sie müssen jedoch herangezogen werden, wenn ein Mitgliedstaat bei seiner Evaluierung die lokalen und regionalen Gegebenheiten nicht angemessen berücksichtigt hat.

1. Infrastrukturkosten

1.1. Kosten der Investitionen in Infrastrukturen

Die Kosten der Infrastrukturinvestitionen, berechnet als Baukosten der betreffenden Infrastrukturen und als jährlicher Betrag ausgedrückt (einschließlich eines angemessenen Zinssatzes auf das investierte Kapital) während der vorausbestimmten Lebensdauer der Infrastrukturen, sind nach Maßgabe der Zahl der Fahrzeuge/der von jeder Fahrzeugklasse jährlich zurückgelegten Kilometer anzulasten.

Durchschnittliche Investitionskosten (Euro/Fahrzeug.km)=

Jährliche Abschreibungen der Investition und Zinsen auf das investierte Kapital

*** Anteil des gewerblichen Verkehrs**

/ von Nutzfahrzeugen zurückgelegte Kilometer

1.2. Kosten der Schäden an den Infrastrukturen

Die Kosten der Schäden an den Infrastrukturen werden als Durchschnitt (über höchstens fünf Jahre) der jährlichen Instandhaltungs- und Betriebskosten der betreffenden Infrastrukturen berechnet und müssen - mit einem Äquivalenzfaktor gewichtet - nach Maßgabe der Fahrzeuge/der jährlich von jeder Fahrzeugklasse zurückgelegten Kilometer angelastet werden. Dieser unter Ziffer 1.3 angegebene Faktor gibt den Einfluss jeder Fahrzeugklasse auf die Instandhaltungs- und Betriebskosten der betreffenden Infrastrukturen wieder. Der Faktor definiert sich nach Gewicht, Art der Radaufhängung und Zahl der Achsen der Fahrzeuge.

Durchschnittliche Infrastrukturkosten (Euro/Fahrzeug.km)=

Jährliche Instandhaltungs- und Betriebskosten

*** Verkehrsanteil nach Fahrzeugklassen, gewichtet mit den Äquivalenzkoeffizienten**

/ zurückgelegte Kilometer nach Fahrzeugklasse

1.3. Fahrzeugklassen und Äquivalenzfaktoren

Die folgende Tabelle enthält die Äquivalenzfaktoren

<i>Fahrzeugklasse</i>	<i>Äquivalenzkoeffizienten</i>	
	<i>Strukturinstandhaltung¹⁷</i>	<i>Regelmäßige Instandhaltung</i>
< 3,5t	0,0001	1
Zwischen 3,5 t und 7,5t, Klasse 0	1,46	3
> 7,5 t Klasse I	2,86	3
>7,5 t Klasse II	5,06	3
>7,5 t Klasse III	8,35	3

Die **Strukturinstandhaltungsmaßnahmen** sind gelegentlich durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen, z. B. die Erneuerung der Fahrbahndecken und die Sanierung von Brücken oder des Fahrbahnunterbaus. Die Kosten dieser Instandhaltung sind proportional zu den durch den Verkehr verursachten Infrastrukturschäden. Diese Schäden sind je nach Achslast unterschiedlich. Diese Schäden nehmen mit der vierten Potenz der Achslast zu. Daher steigen bei einer Verdoppelung des Gewichts die Straßenschäden um das 16-Fache.

Die **regelmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen** sind regelmäßig durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen, z.B. jährliche Arbeiten wie Fahrbahnmarkierung, Reinigung der Straßengräben, Winterarbeiten usw. Diese hängen zwar nicht mit dem Gewicht der Fahrzeuge zusammen, doch kommen in ihnen die Gesamtverkehrsdichte, aber auch Verkehrszusammensetzung zum Ausdruck.

Kann in der Buchführung des Infrastrukturbetreibers nicht zwischen Strukturausgaben und den übrigen Ausgaben unterschieden werden, so werden letztere pauschal auf 20% der Gesamtausgaben angesetzt.

Die Fahrzeugklassen werden in der nachstehenden Tabelle festgelegt.

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

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

¹⁷ Die Fahrzeugklassen entsprechen einer Achslast von 0,5, 5,5, 6,5, 7,5 oder 8,5 Tonnen.

Kraftfahrzeuge

Antriebsachsen mit Luftfederungen oder als gleichwertig anerkannten Federungen ¹⁸		Andere Aufhängungssysteme der Antriebsachsen		Schadensklasse
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		
mindestens	unter	mindestens	unter	
Zwei Achsen				
7,5	12	7,5	12	
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Drei Achsen				I
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25	23	25	
25	26	25	26	
Vier Achsen				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29	27	29	
		29	31	II
		31	32	

¹⁸ Als gleichwertig anerkannte Federungen gemäß der Begriffsbestimmung 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 17.09.1996, S. 59).

29	31		
31	32		

Fahrzeugkombinationen (Gelenkfahrzeuge und Anhängerfahrzeuge)

Antriebsachsen mit Luftfederungen oder als gleichwertig anerkannten Federungen		Andere Aufhängungssysteme der Antriebsachsen		Schadensklasse
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		
mindestens	unter	mindestens	unter	
2 + 1 Achsen				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 Achsen				
23	25	23	25	II
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38	36	38	

2 + 3 Achsen				II
36	38	36	38	
38	40	38	40	III
3 + 2 Achsen				II
36	38	36	38	
38	40	38	40	III
40	44	40	44	
3 + 3 Achsen				
36	38	36	38	I
38	40	38	40	II
40	44	40	44	

2. Unfallkosten

Die Kosten je Einheit für jede Unfallart werden entsprechend der von der Unfallart und vom Fahrzeugtyp ausgehenden Gefahr angepasst. Anschließend wird die Versicherungsprämie je Fahrzeugtyp in Abzug gebracht. Der Bestandteil der endgültigen Belastung ist in Euro je zurückgelegtem Kilometer anzugeben. Zwischen Autobahnen, städtischen und den übrigen, nicht-städtischen Straßen ist zu differenzieren.

Folgende Formel zeigt in vereinfachter Form die Möglichkeit, die nicht durch Versicherungen gedeckten Unfallkosten zu berücksichtigen:

**Durchschnittliche externe Unfallkosten nach Art der Infrastruktur
(Euro/Fahrzeug.km)=**

(Summe der Kosten nach Unfallart für alle Unfallarten)

*** Zahl der Unfälle mit Beteiligung eines LKW nach Unfallart -
Versicherungsprämien)**

/ Fahrzeug.km

Geschätzte Höhe der Kosten nach Unfallart:

Unfälle	
mit Todesfolge	1 Mio. € / Fall
mit Schwerverletzten	135 000 € / Fall
mit Leichtverletzten	15.000 € / Fall