



Brüssel, den 5. November 2018
(OR. en)

13535/18

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0114(COD)**

**CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145**

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Straßburg, 22. bis 25. Oktober 2018)

I. EINLEITUNG

Die Berichterstatterin, Frau Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr einen Bericht zu dem oben genannten Richtlinienvorschlag vorgelegt. Der Bericht enthielt 131 Abänderungen (Abänderungen 1-131) zu dem Vorschlag.

Ferner haben die Fraktionen folgende Abänderungen eingereicht: Verts/ALE: neun Abänderungen (Abänderungen 133-141); EFDD: eine Abänderung (Abänderung 132); ENF: 30 Abänderungen (Abänderungen 142-171). Eine Abänderung (Abänderung 172) wurde von mehr als 38 Abgeordneten eingebracht.

II. ABSTIMMUNG

Bei der Abstimmung am 25. Oktober 2018 nahm das Parlament folgende Abänderungen an: 1-4, 5 (erster Teil), 6-8, 10-18, 20-25, 27-44, 46 (erster Teil), 47-59, 61-70, 72, 75-131 und 164.

Der so geänderte Kommissionsvorschlag stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer Entschließung (siehe Anlage) enthalten¹.

¹ Im Standpunkt des Parlaments in der Fassung der legislativen Entschließung sind die **Änderungen** gegenüber dem Kommissionsvorschlag wie folgt markiert: Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch ***Fettdruck und Kursivschrift*** kenntlich gemacht. Das Symbol "■" weist auf Textstreichungen hin.

Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 25. Oktober 2018 zu dem 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 (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0275),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0171/2017),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die vom österreichischen Bundesrat im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegte begründete Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Oktober 2017²,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 1. Februar 2018³,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A8-0202/2018),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission

² ABl. C 81 vom 2.3.2018, S. 188.

³ ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 66.

sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Abänderung 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) In diesem Weißbuch hat die Kommission eine Frist (2020) festgelegt, bis zu deren Ablauf eine „vollständige und obligatorische Internalisierung externer Kosten (u. a. für Lärm, lokale Umweltverschmutzung und Verkehrsüberlastung zusätzlich zur verbindlichen Abgabe zur Deckung von Verschleißkosten) im Straßen- und Schienenverkehr“ erreicht werden soll.

Abänderung 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) Der Verkehr von Fahrzeugen zur Beförderung von Gütern und Fahrgästen trägt zum Ausstoß von Schadstoffen in die Atmosphäre bei. Zu diesen Schadstoffen, die überaus schwerwiegende Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen haben und eine Verschlechterung der Qualität der Umgebungsluft in der Union bewirken, gehören u. a. PM_{2,5}, NO₂ und O₃. Nach Schätzungen der Europäischen Umweltagentur aus dem Jahr 2017 waren diese drei Schadstoffe im Jahr 2014 auf dem Gebiet der Union für 399 000, 75 000 bzw. 13 600 vorzeitige Todesfälle durch längere Exposition verantwortlich.

Abänderung 3

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1c) Allein der vom Straßenverkehr verursachte Lärm ist der Weltgesundheitsorganisation zufolge unmittelbar nach der Luftverschmutzung der zweitschädlichste umweltbedingte Stressfaktor in Europa. Mindestens 9 000 vorzeitige Todesfälle jährlich können von Verkehrslärm verursachten Herzerkrankungen zugeschrieben werden.

Abänderung 4

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1d) Gemäß dem Bericht der Europäischen Umweltagentur aus dem Jahr 2017 über die Luftqualität in Europa war der Straßenverkehr 2015 der Sektor mit den höchsten NO_x-Emissionen und der zweitgrößte Emittent von Rußpartikeln.

Abänderung 5

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Alle **schweren Nutzfahrzeuge** haben erhebliche Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur und tragen beträchtlich zur Luftverschmutzung bei, **wogegen** leichte **Nutzfahrzeuge** für die meisten negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt und die Gesellschaft in Bezug auf

(3) Alle **Fahrzeuge** haben erhebliche Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur und tragen beträchtlich zur Luftverschmutzung bei, **und** leichte **Fahrzeuge sind** für die meisten negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt und die Gesellschaft in Bezug auf Schadstoffemissionen und Staus

Schadstoffemissionen und Staus verantwortlich **sind**. Im Interesse der Gleichbehandlung und eines fairen Wettbewerbs sollte dafür gesorgt werden, dass Fahrzeuge, die von dem durch die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ geschaffenen Rahmen im Hinblick auf Maut- und Benutzungsgebühren bislang nicht erfasst werden, nun auch in diesen Rahmen einbezogen werden. Der Anwendungsbereich dieser Richtlinie sollte daher auch auf andere schwere Nutzfahrzeuge als nur die zur Güterbeförderung bestimmten Fahrzeuge sowie auf leichte Nutzfahrzeuge und **Personenkraftwagen** ausgeweitet werden.

verantwortlich. Im Interesse der Gleichbehandlung und eines fairen Wettbewerbs sollte dafür gesorgt werden, dass Fahrzeuge, die von dem durch die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates geschaffenen Rahmen im Hinblick auf Maut- und Benutzungsgebühren bislang nicht erfasst werden, nun auch in diesen Rahmen einbezogen werden. Der Anwendungsbereich dieser Richtlinie sollte daher auch auf andere schwere Nutzfahrzeuge als nur die zur Güterbeförderung bestimmten Fahrzeuge sowie auf leichte Nutzfahrzeuge **und auf Personenkraftwagen** ausgeweitet werden. **Die Höhe der Gebühren für Personenkraftwagen könnte angepasst werden, damit häufige Nutzer nicht übermäßig belastet werden. Im Interesse der Gleichbehandlung sollten die Gebühren ferner diskriminierungsfrei in Abhängigkeit von der Fahrzeugklasse erhoben werden sowie abgestuft in Abhängigkeit von den Auswirkungen der Fahrzeuge auf die Verkehrswege, von ihrer Beeinträchtigung der Umwelt und der Gesellschaft und von der besonderen sozioökonomischen Situation bestimmter Benutzer, die keine andere Wahl haben als die Straße, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen.**

Abänderung 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Zur Verwirklichung eines Kraftverkehrsinnenmarkts unter lauterer Wettbewerbsbedingungen sollten die Bestimmungen einheitlich angewendet werden. Eines der Hauptziele dieser Richtlinie ist es, die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den

Benutzern zu beseitigen. Aus diesem Grund sollten Kleintransporter, mit denen Güter auf der Straße befördert werden, in den Anwendungsbereich von Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge einbezogen werden.

Abänderung 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Um die Verhältnismäßigkeit einer derartigen Maßnahme zu gewährleisten, ist es wichtig, dass sie nur auf Kleintransporter abzielt, die für die Beförderung von Gütern im Straßenverkehr eingesetzt werden und für die die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009^{1a} und 1072/2009^{1b} des Europäischen Parlaments und des Rates sowie die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1c} gelten.

^{1a} Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

^{1b} Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

^{1c} Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über

Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

Abänderung 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Zeitabhängige Benutzungsgebühren spiegeln von Natur aus die tatsächlich verursachten Infrastrukturkosten nicht genau wider und geben aus ähnlichen Gründen auch keine wirksamen Anreize für einen saubereren und effizienteren Verkehrsbetrieb oder die Staureduzierung. **Sie** sollten deshalb schrittweise durch entfernungsabhängige Gebühren abgelöst werden, die fairer, effizienter und wirksamer sind.

Geänderter Text

(4) Zeitabhängige Benutzungsgebühren spiegeln von Natur aus die tatsächlich verursachten Infrastrukturkosten nicht genau wider und geben aus ähnlichen Gründen auch keine wirksamen Anreize für einen saubereren und effizienteren Verkehrsbetrieb oder die Staureduzierung. **Für schwere Nutzfahrzeuge sollten zeitabhängige Benutzungsgebühren** deshalb schrittweise durch entfernungsabhängige Gebühren abgelöst werden, die fairer, effizienter und wirksamer sind.

Abänderung 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Um zu verhindern, dass die allmähliche Ablösung der zeitabhängigen Benutzungsgebühren durch entfernungsabhängige Benutzungsgebühren zu einer weiteren Einschränkung des Zugangs zu den wichtigsten europäischen Märkten für Transporte aus Ländern und Regionen in

Randlage führt, sollte so bald wie möglich ein Ausgleichssystem eingeführt werden, um die Zusatzkosten zu kompensieren, damit es zu keinem hohen Verlust an Wettbewerbsfähigkeit kommt.

Abänderung 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Um ein Ausweichen des Verkehrs auf mautfreie Straßen mit möglicherweise schwerwiegenden Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit und die optimale Nutzung des Verkehrsnetzes zu verhindern, müssen die Mitgliedstaaten auf allen unmittelbar mit den transeuropäischen Netzen konkurrierenden Straßen Mautgebühren erheben können.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4c) Zeitabhängige Benutzungsgebühren verleiten die Fahrer, während der Geltungsdauer der Vignette mehr zu fahren, sodass das Verursacher- und das Nutzerprinzip falsch angewendet werden.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4d) Damit die korrekte Anwendung dieser Richtlinie gewährleistet ist, sollte durch die vertraglichen Rahmenkonzepte, welche die Konzessionsverträge für die Erhebung von Straßengebühren regeln, unter Beachtung der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates die Anpassung dieser Verträge an die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens der Union erleichtert werden.

Abänderung 14

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 4 e (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4e) In diesem Zusammenhang ist die Möglichkeit zu prüfen, aufgrund einer Randlage entstehende Zusatzkosten auszugleichen, indem der Zugang zu energieeffizienteren Flotten und die vorrangige Freigabe exklusiver Infrastrukturen oder technologischer Infrastrukturen, wie E-Highways, erleichtert werden. Diese kompensatorischen Regelungsmöglichkeiten könnten Teil der künftigen Fazilität „Connecting Europe“ nach 2020 sein.

Abänderung 15

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) Um die Nutzerakzeptanz für künftige Straßengebühren zu sichern, sollte den Mitgliedstaaten gestattet werden, geeignete Gebührenerhebungssysteme als Teil eines umfangreicheren Pakets von Mobilitätsdiensten einzuführen. Solche Systeme sollten eine faire Verteilung der Infrastrukturkosten gewährleisten **und** dem Verursacherprinzip entsprechen. Ein Mitgliedstaat, der ein solches System einführt, sollte sicherstellen, dass dabei die Bestimmungen der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates eingehalten werden.

(5) Um die Nutzerakzeptanz für künftige Straßengebühren zu sichern, sollte den Mitgliedstaaten gestattet werden, geeignete Gebührenerhebungssysteme als Teil eines umfangreicheren Pakets von Mobilitätsdiensten einzuführen. Solche Systeme sollten eine faire Verteilung der Infrastrukturkosten gewährleisten, dem Verursacherprinzip entsprechen **und eine Zweckbindung der Einnahmen aus den Benutzungsgebühren enthalten. Dabei sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, auch auf nicht zum Hauptverkehrsstraßennetz gehörenden Straßen Mautgebühren zu erheben.** Ein Mitgliedstaat, der ein solches System einführt, sollte sicherstellen, dass dabei die Bestimmungen der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates eingehalten werden.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Den Mitgliedstaaten sollte nahegelegt werden, bei der Umsetzung der Systeme zur Erhebung von Gebühren für Straßeninfrastrukturen für Personenkraftwagen sozioökonomischen Faktoren Rechnung zu tragen.

Abänderung 17

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Die Erhebung von Straßennutzungsgebühren von allen Straßennutzern auf elektronischem Weg geht mit einer massenhaften Erhebung und Speicherung von personenbezogenen Daten einher, die auch dazu verwendet

werden können, umfassende Bewegungsprofile zu erstellen. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten bei der Umsetzung dieser Richtlinie systematisch die Grundsätze der Zweckbindung und der Datenminimierung berücksichtigen. Technische Lösungen zur Erhebung von Daten im Zusammenhang mit Straßennutzungsgebühren sollten daher anonymisierte, verschlüsselte oder im Voraus bezahlbare Zahlungsoptionen beinhalten.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5c) Kraftfahrzeugsteuern könnten ein Hindernis für die Einführung von Mautgebühren darstellen. Um die Einführung der Mautgebühren zu unterstützen, sollten die Mitgliedstaaten über mehr Spielraum verfügen, um die Kraftfahrzeugsteuern rasch zu senken, was bedeutet, dass die in der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Mindestsätze so bald wie möglich gesenkt werden müssen.

Abänderung 20

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5e) Es ist besonders wichtig, dass die Mitgliedstaaten ein gerechtes Gebührenerhebungssystem einführen, das die Nutzer von Personenkraftwagen, die aufgrund ihres Wohnorts in einem

ländlichen, schwer erreichbaren oder abgelegenen Gebiet darauf angewiesen sind, häufiger gebührenpflichtige Straßen zu benutzen, nicht benachteiligt. Im Rahmen der Raumentwicklungspolitik sollten die Mitgliedstaaten Gebührenermäßigungen für Nutzer vorsehen, die in solchen Gebieten wohnhaft sind.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Wie bei schweren Nutzfahrzeugen ist es wichtig, darauf zu achten, dass zeitabhängige Gebühren auch für leichte Nutzfahrzeuge verhältnismäßig sind, und zwar auch im Hinblick auf Nutzungszeiträume, die kürzer als ein Jahr sind. Dabei ist die Tatsache zu berücksichtigen, dass leichte und schwere Nutzfahrzeuge unterschiedliche Nutzungsmuster aufweisen. Die Berechnung verhältnismäßiger zeitabhängiger Gebühren könnte anhand vorhandener Daten über gewöhnliche Fahrstrecken erfolgen.

Geänderter Text

(6) Wie bei schweren Nutzfahrzeugen ist es wichtig, darauf zu achten, dass zeitabhängige Gebühren, **die ggf. von den Mitgliedstaaten** auch für leichte Nutzfahrzeuge **eingeführt werden**, verhältnismäßig sind, und zwar auch im Hinblick auf Nutzungszeiträume, die kürzer als ein Jahr sind. Dabei ist die Tatsache zu berücksichtigen, dass leichte und schwere Nutzfahrzeuge unterschiedliche Nutzungsmuster aufweisen. Die Berechnung verhältnismäßiger zeitabhängiger Gebühren könnte anhand vorhandener Daten über gewöhnliche Fahrstrecken erfolgen, **sofern sichergestellt ist, dass es dabei nicht zu Diskriminierung kommt.**

Abänderung 22

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Gemäß der Richtlinie 1999/62/EG **kann** eine Gebühr für externe Kosten erhoben werden, deren Höhe nahe bei den durch die Nutzung des betreffenden

Geänderter Text

(7) Gemäß der Richtlinie 1999/62/EG **sollte entsprechend dem Verursacherprinzip** eine Gebühr für externe Kosten erhoben werden, deren

Fahrzeugs verursachten sozialen Grenzkosten liegt. Diese Methode hat sich als die fairste und effizienteste erwiesen, um die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten negativen Auswirkungen der Luftverschmutzung und Lärmbelastung auf die Umwelt und die Gesundheit zu berücksichtigen, und würde sicherstellen, dass schwere Nutzfahrzeuge einen fairen Beitrag zur Erfüllung der EU-Luftqualitätsstandards¹⁷ und der geltenden Grenzwerte oder Zielvorgaben für Lärm leisten. Die Erhebung derartiger Gebühren sollte daher erleichtert werden.

Höhe nahe bei den durch die Nutzung des betreffenden Fahrzeugs verursachten sozialen Grenzkosten liegt. Diese Methode hat sich als die fairste und effizienteste erwiesen, um die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten negativen Auswirkungen der Luftverschmutzung und Lärmbelastung auf die Umwelt und die Gesundheit zu berücksichtigen, und würde sicherstellen, dass schwere Nutzfahrzeuge einen fairen Beitrag zur Erfüllung der EU-Luftqualitätsstandards¹⁷ und der geltenden Grenzwerte oder Zielvorgaben für Lärm leisten. Die Erhebung derartiger Gebühren sollte daher erleichtert werden.

Abänderung 23

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Zu diesem Zweck **sollten** die bisherigen Höchstbeträge der gewogenen durchschnittlichen Gebühr für externe Kosten ersetzt werden durch unmittelbar anwendbare **Bezugswerte**, die nach Maßgabe der Inflation, des wissenschaftlichen Fortschritts bei der Schätzung der externen Kosten des Straßenverkehrs und der Entwicklung der Zusammensetzung des Fahrzeugbestands aktualisiert werden.

Geänderter Text

(8) Zu diesem Zweck **sollte die Möglichkeit geschaffen werden, auf den Straßennetzen, auf denen keine Infrastrukturgebühren zu entrichten sind, eine Gebühr für externe Kosten anzuwenden, und** die bisherigen Höchstbeträge der gewogenen durchschnittlichen Gebühr für externe Kosten **sollten** ersetzt werden durch unmittelbar anwendbare **Mindestwerte**, die nach Maßgabe der Inflation, des wissenschaftlichen Fortschritts bei der Schätzung der externen Kosten des Straßenverkehrs und der Entwicklung der Zusammensetzung des Fahrzeugbestands aktualisiert werden.

Abänderung 24

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8 a (neu)

(8a) Als Beitrag zu dem Ziel des Verkehrsweißbuchs, eine uneingeschränkte Anwendung des Verursacherprinzips zu erreichen, sollte auf den Straßennetzen, auf denen eine Infrastrukturgebühr zu entrichten ist, die Anwendung einer Gebühr für externe Kosten für schwere Fahrzeuge sowie für Kleintransporter, mit denen Güter auf der Straße befördert werden, gewährleistet werden.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8 b (neu)

(8b) Um die angemessene Weiterverwendung der Einnahmen aus der Gebühr für externe Kosten sicherzustellen, sollten diese Einnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen reinvestiert werden, um nachhaltigere Verkehrsträger mit geringeren Auswirkungen auf die Umwelt zu fördern.

Abänderung 27

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

(9) Die Differenzierung der Infrastrukturgebühren nach der EURO-Emissionsklasse hat dazu beigetragen, dass sauberere Fahrzeuge eingesetzt werden. Mit der Erneuerung der Fahrzeugbestände wird diese Art der Gebührendifferenzierung im außerstädtischen Straßennetz

(9) Die Differenzierung der Infrastrukturgebühren nach der EURO-Emissionsklasse hat dazu beigetragen, dass sauberere Fahrzeuge eingesetzt werden. Mit der Erneuerung der Fahrzeugbestände wird diese Art der Gebührendifferenzierung im außerstädtischen Straßennetz

erwartungsgemäß ab Ende 2020 jedoch **hinfällig werden** und sollte bis dahin deshalb schrittweise abgeschafft werden. Von demselben Zeitpunkt an sollten Gebühren für externe Kosten systematischer erhoben und in den Situationen, in denen es am meisten darauf ankommt, als zielgerichtetes Mittel zur Anlastung externer Kosten verwendet werden.

erwartungsgemäß ab Ende 2020 jedoch **an Wirksamkeit verlieren** und sollte bis dahin deshalb schrittweise abgeschafft werden. Von demselben Zeitpunkt an sollten Gebühren für externe Kosten systematischer erhoben und in den Situationen, in denen es am meisten darauf ankommt, als zielgerichtetes Mittel zur Anlastung externer Kosten verwendet werden.

Abänderung 28

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Um den Einsatz der saubersten und **effizientesten** Fahrzeuge zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten auf solche Fahrzeuge deutlich ermäßigte Maut- und Straßenbenutzungsgebühren erheben.

Geänderter Text

(12) Um den Einsatz der saubersten und **effizienterer** Fahrzeuge zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten auf solche Fahrzeuge deutlich ermäßigte Maut- und Straßenbenutzungsgebühren erheben. **Um die Einrichtung derartiger Systeme zu erleichtern und zu beschleunigen, sollten diese Ermäßigungen unabhängig davon angewandt werden, ob die Verordnung (EU) .../... der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Zertifizierung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge in Kraft tritt. Für emissionsfreie Fahrzeuge sollten keinerlei Gebühren für externe Kosten in Zusammenhang mit der Luftverschmutzung erhoben werden.**

Abänderung 29

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 a (neu)

(12a) Der alpenquerende Transitverkehr bedeutet für die betroffenen Regionen eine besondere Belastung in Bezug auf Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Infrastrukturabnutzung, die durch Kosten-Konkurrenz mit umliegenden Korridoren noch verstärkt wird. Den betroffenen Regionen und den Mitgliedstaaten ist folglich große Flexibilität bei der Anlastung externer Kosten und beim Einsatz verkehrssteuernder Maßnahmen einzuräumen, auch in Bezug auf die Vermeidung von ungewollten Verlagerungseffekten und Umwegverkehr zwischen den Korridoren.

Abänderung 30

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

(13) Staus im Straßenverkehr, zu denen alle Kraftfahrzeuge mit unterschiedlichen Anteilen beitragen, verursachen Kosten in Höhe von ungefähr 1 % des Bruttoinlandsprodukts. Ein beträchtlicher Teil dieser Kosten entfällt auf Staus im außerstädtischen Verkehr. Deshalb sollte eine besondere Staugebühr unter der Bedingung erlaubt werden, dass sie für alle Fahrzeugklassen gilt. Um wirksam und **angemessen** zu sein, sollte diese Gebühr aufgrund der Grenzkosten von Verkehrsstaus berechnet und nach Ort, Zeitpunkt und Fahrzeugklasse differenziert werden. Um mit Staugebühren die bestmögliche positive Wirkung zu erzielen, sollten die entsprechenden Einnahmen für Projekte verwendet werden, mit denen die Ursachen des Problems angegangen werden.

(13) Staus im Straßenverkehr, zu denen alle Kraftfahrzeuge mit unterschiedlichen Anteilen beitragen, verursachen Kosten in Höhe von ungefähr 1 % des Bruttoinlandsprodukts. Ein beträchtlicher Teil dieser Kosten entfällt auf Staus im außerstädtischen Verkehr. Deshalb sollte eine besondere Staugebühr unter der Bedingung erlaubt werden, dass sie für alle Fahrzeugklassen gilt. Um wirksam, **angemessen** und **diskriminierungsfrei** zu sein, sollte diese Gebühr aufgrund der Grenzkosten von Verkehrsstaus berechnet und nach Ort, Zeitpunkt und Fahrzeugklasse differenziert werden. **Außerdem müssen Formeln für Kompensation und Ausgleich gefunden werden, durch die Arbeitnehmer, die in den Randbezirken von Städten leben und bereits die Kosten sowohl von Benutzungs- als auch von Mautgebühren tragen müssten, nicht diskriminiert**

werden. Um mit Staugebühren die bestmögliche positive Wirkung zu erzielen, sollten die entsprechenden Einnahmen für Projekte verwendet werden, mit denen die Ursachen des Problems angegangen werden.

Abänderung 31

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Zur Erhaltung des Automobilerbes der Union sollten die Mitgliedstaaten eine gesonderte Kategorie für Fahrzeuge von historischem Interesse schaffen, sodass die gemäß der vorliegenden Richtlinie erhobenen Gebühren angepasst werden können.

Abänderung 32

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15a) In Anbetracht der Höhe der externen Kosten für Unfälle, die sich jährlich auf Beträge in zweistelliger Milliardenhöhe belaufen, sollten die Mitgliedstaaten entsprechend den Bestimmungen der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} zur Berechnung der durchschnittlichen sozialen Kosten tödlicher und schwerer Unfälle die Möglichkeit erhalten, die Kosten, die nicht von den Versicherungen gedeckt sind, besser zu internalisieren. Dabei wird ein Teil dieser Kosten von der Sozialversicherung bzw. von der

Gesellschaft insgesamt getragen, etwa die Verwaltungskosten der alarmierten öffentlichen Rettungsdienste, bestimmte Kosten der alarmierten medizinischen Dienste ebenso wie die Verluste an Humankapital und die Kosten im Zusammenhang mit körperlichen und psychischen Schäden.

^{1a} Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).

Abänderung 33

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Aufschläge auf die Infrastrukturgebühr könnten ebenso einen nützlichen Beitrag zur Lösung von Problemen im Zusammenhang mit erheblichen Umweltschäden oder Staus leisten, die durch die Benutzung bestimmter Straßen – nicht nur in Bergregionen – verursacht werden. Die **derzeitige Beschränkung** von Aufschlägen auf solche Gebiete **sollte daher aufgehoben** werden. Um eine doppelte Gebührenbelastung der Benutzer zu vermeiden, sollten auf Straßenabschnitten, auf denen bereits eine Staugebühr erhoben wird, **keine Aufschläge zulässig** sein.

Geänderter Text

(16) Aufschläge auf die Infrastrukturgebühr könnten ebenso einen nützlichen Beitrag zur Lösung von Problemen im Zusammenhang mit erheblichen Umweltschäden oder Staus leisten, die durch die Benutzung bestimmter Straßen – nicht nur in Bergregionen – verursacht werden. Die **Anwendung** von Aufschlägen **sollte daher erleichtert werden, indem die derzeitigen Beschränkungen, welche Aufschläge** auf solche Gebiete **begrenzen, aufgehoben und sie auf Vorhaben des zentralen Straßennetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes übertragen** werden. Um eine doppelte Gebührenbelastung der Benutzer zu vermeiden, sollten **die Aufschläge, die** auf Straßenabschnitten **erhoben werden**, auf denen bereits eine Staugebühr erhoben wird, **stärker beschränkt** sein. **Ferner sollte der Höchstbetrag, der in verschiedenen Situationen zur Anwendung kommen**

kann, angepasst werden.

Abänderung 34

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) Im Hinblick auf leichte Nutzfahrzeuge ist es wichtig, sicherzustellen, dass die Freizügigkeit der Bürger durch diese Richtlinie nicht eingeschränkt wird. Es sollte den Mitgliedstaaten erlaubt sein, Rabatte und Preisnachlässe einzuführen, wenn Verkehrsteilnehmer aufgrund von geografischen oder sozialen Gründen unverhältnismäßig von den Gebühren betroffen sind.

Abänderung 35

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18) Damit mögliche Synergien zwischen bestehenden Systemen von Straßengebühren für die Senkung der Betriebskosten genutzt werden können, sollte die Kommission in die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten, die gemeinsame Systeme von Straßengebühren einzuführen gedenken, vollständig einbezogen werden.

(18) Damit mögliche Synergien zwischen bestehenden Systemen von Straßengebühren für die Senkung der Betriebskosten genutzt werden können, sollte die Kommission in die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten, die gemeinsame, ***interoperable*** Systeme von Straßengebühren einzuführen gedenken, vollständig einbezogen werden.

Abänderung 36

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

(19) Durch Straßengebühren **können** Mittel für die Finanzierung **der** Instandhaltung und **des Ausbaus** hochwertiger Verkehrsinfrastrukturen **mobilisiert werden**. Daher ist es geboten, **den Mitgliedstaaten Anreize für eine entsprechende Verwendung der** Einnahmen aus Straßengebühren **zu geben** und sie **zu diesem Zweck** zu einer angemessenen Berichterstattung über die Verwendung dieser Einnahmen **zu verpflichten**. Dies sollte insbesondere helfen, Finanzierungslücken zu erkennen und die Akzeptanz von Straßennutzungsgebühren in der Öffentlichkeit zu erhöhen.

(19) Durch Straßengebühren **werden** Mittel für die Finanzierung **und die Querfinanzierung alternativer Verkehrsinfrastrukturprojekte und für die** Instandhaltung und **den Ausbau** hochwertiger Verkehrsinfrastrukturen **und Verkehrsdienste mobilisiert**. Daher ist es geboten, **dass die Mitgliedstaaten die** Einnahmen aus Straßengebühren **entsprechend verwenden** und sie zu einer angemessenen Berichterstattung über die Verwendung dieser Einnahmen **verpflichtet werden. Einnahmen aus Infrastrukturgebühren und aus Gebühren für externe Kosten sollten daher wieder in den Verkehrssektor investiert werden**. Dies sollte insbesondere helfen, Finanzierungslücken zu erkennen und die Akzeptanz von Straßennutzungsgebühren in der Öffentlichkeit zu erhöhen.

Abänderung 37

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 21

(21) Es ist notwendig, dafür zu sorgen, dass Gebühren für externe Kosten weiterhin die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung so genau wie möglich widerspiegeln, ohne das Gebührensystem übermäßig kompliziert werden zu lassen, um so Anreize für den Einsatz der kraftstoffeffizientesten Fahrzeuge zu geben, die Wirksamkeit bestehender Anreize zu bewahren und die Differenzierung von Straßengebühren auf dem neuesten Stand zu halten. Deshalb sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte

(21) Es ist notwendig, dafür zu sorgen, dass Gebühren für externe Kosten weiterhin die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung so genau wie möglich widerspiegeln, ohne das Gebührensystem übermäßig kompliziert werden zu lassen, um so Anreize für den Einsatz der kraftstoffeffizientesten Fahrzeuge zu geben, die Wirksamkeit bestehender Anreize zu bewahren und die Differenzierung von Straßengebühren auf dem neuesten Stand zu halten. Deshalb sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte

zu erlassen, um die **Bezugswerte** für die Anlastung externer Kosten an den technischen Fortschritt anzupassen, um die Modalitäten für eine ertragsneutrale Differenzierung von Infrastrukturgebühren nach den CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge festzulegen und um die Modalitäten für die Differenzierung von Infrastrukturgebühren für leichte **Nutzfahrzeuge** an den technischen Fortschritt anzupassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

zu erlassen, um die **Mindestwerte** für die Anlastung externer Kosten an den technischen Fortschritt anzupassen, um die Modalitäten für eine ertragsneutrale Differenzierung von Infrastrukturgebühren nach den CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge festzulegen und um die Modalitäten für die Differenzierung von Infrastrukturgebühren für leichte **Fahrzeuge** an den technischen Fortschritt anzupassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Abänderung 38

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21a) Die Kommission legt spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie einen allgemein anwendbaren, transparenten und klaren Rahmen zur Internalisierung von Umwelt-, Stau- und Gesundheitskosten vor, welcher künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt wird. In diesem Zusammenhang sollte die

Kommission in der Lage sein, ein Modell vorzuschlagen, das mit einer Analyse der Auswirkungen auf die Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger einhergeht. Im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit müssen alle Verkehrsträger bei der Anlastung externer Kosten berücksichtigt werden.

Abänderung 39

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 21 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21b) Aus Gründen der Transparenz sollten die Mitgliedstaaten den Verkehrsteilnehmern die Resultate, die durch die Reinvestition der Infrastrukturgebühren, der Gebühren für externe Kosten und der Staugebühren erzielt werden konnten, öffentlich zugänglich machen. Aus diesem Grund sollten auch die Vorteile im Hinblick auf erhöhte Verkehrssicherheit, geringere Umweltbelastung und weniger Staus bekannt gemacht werden.

Abänderung 40

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 Richtlinie 1999/62/EG Titel

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge

Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von **entfernungsabhängigen** Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge

Abänderung 41

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) neuen Infrastrukturen oder neuen Infrastrukturverbesserungen, einschließlich umfangreicher struktureller baulicher Instandsetzungen;

Geänderter Text

a) neuen Infrastrukturen oder neuen Infrastrukturverbesserungen, einschließlich umfangreicher struktureller baulicher Instandsetzungen **oder alternativer Verkehrsinfrastrukturen zur Verkehrsverlagerung**;

Abänderung 42

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6

Vorschlag der Kommission

(6) „Mautgebühr“ eine für die Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet, die zur Benutzung der Verkehrswege durch ein Fahrzeug berechtigt und die eine **Infrastrukturgebühr sowie gegebenenfalls eine Staugebühr** oder eine Gebühr für externe Kosten **oder beides beinhaltet**;

Geänderter Text

(6) „Mautgebühr“ eine für die Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet, die zur Benutzung der Verkehrswege durch ein Fahrzeug berechtigt und die eine **oder mehrere der folgenden Gebühren beinhaltet**: eine **Infrastrukturgebühr** oder eine Gebühr für externe Kosten;

Abänderung 43

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

(11) „Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung“ die Kosten der Schäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Emissionen von Feinstaub und Ozonvorläufern wie Stickoxiden sowie von flüchtigen organischen Verbindungen verursacht werden;

Geänderter Text

(11) „Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung“ die Kosten der ***Gesundheitsschäden beim Menschen und der Schäden an der Umwelt***, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Emissionen von Feinstaub und Ozonvorläufern wie Stickoxiden sowie von flüchtigen organischen Verbindungen verursacht werden;

Abänderung 44

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 12

Vorschlag der Kommission

(12) „Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung“ die Kosten der Schäden, die durch die Lärmemissionen eines Fahrzeugs oder das Abrollgeräusch auf dem Straßenbelag verursacht werden;

Geänderter Text

(12) „Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung“ die Kosten der ***Gesundheitsschäden beim Menschen und der Schäden an der Umwelt***, die durch die Lärmemissionen eines Fahrzeugs oder das Abrollgeräusch auf dem Straßenbelag verursacht werden;

Abänderung 46

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(18a) „leichtes Fahrzeug“ ein leichtes
Nutzfahrzeug oder einen
Personenkraftwagen;**

Abänderung 47

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 19

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19) „leichtes Nutzfahrzeug“ **ein
Personenkraftwagen, ein Kleinbus** oder
Kleintransporter;

(19) „leichtes Nutzfahrzeug“ **einen
Kleinbus, einen Kleintransporter** oder
**einen für die Güterbeförderung
bestimmten** Kleintransporter;

Abänderung 48

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(20a) „Fahrzeug von historischem
Interesse“ ein Fahrzeug von historischem**

*Interesse im Sinne von Artikel 3 Absatz 7
der Richtlinie 2014/45/EU des
Europäischen Parlaments und des Rates*;*

** Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen
Parlaments und des Rates vom 3. April
2014 über die regelmäßige technische
Überwachung von Kraftfahrzeugen und
Kraftfahrzeuganhängern und zur
Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG
(ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).*

Abänderung 49

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 22

Vorschlag der Kommission

(22) „Kleintransporter“ ein **für die
Güterbeförderung bestimmtes** Fahrzeug
mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis
zu 3,5 t;

Geänderter Text

(22) „Kleintransporter“ ein Fahrzeug mit
einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu
3,5 t, **das kein Personenkraftwagen ist**;

Abänderung 50

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(22a) „für die Güterbeförderung
bestimmter Kleintransporter“ ein
Fahrzeug, das im Rahmen der Ausübung**

*des Berufs des
Kraftverkehrsunternehmers gemäß der
Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des
Europäischen Parlaments und des Rates*
eingesetzt wird, mit einer
höchstzulässigen Gesamtmasse in
beladenem Zustand zwischen 2,4 und
3,5 Tonnen und einer Höhe von über
2 Metern;*

** Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des
Europäischen Parlaments und des Rates
vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung
gemeinsamer Regeln für die Zulassung
zum Beruf des
Kraftverkehrsunternehmers und zur
Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des
Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).*

Abänderung 51

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 22 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(22b) „emissionsfreier Betrieb“ ein
Fahrzeug, das im gesamten erfassten
Straßennetz nachprüfbar ohne
Abgasemissionen betrieben wird;*

Abänderung 52

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 23 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(23a) „Krafttrad“ ein Fahrzeug auf zwei Rädern mit oder ohne Beiwagen sowie dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e, L6e und L7e im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;

Abänderung 53

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 27

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(27) „Konzessionsvertrag“ **ein öffentlicher Bauauftrag** im Sinne **des Artikels 1** der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates**;

(27) „Konzessionsvertrag“ **eine Konzession** im Sinne **von Artikel 5 Absatz 1** der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates**;

**** Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).**

**** Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).**

Abänderung 54

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 29

(29) „wesentlich geändertes Maut- oder Gebührenerhebungssystem“ ein Maut- oder Gebührenerhebungssystem, das derart geändert wurde, dass sich die Kosten oder Einnahmen – inflationsbereinigt gemäß den Änderungen des von der Kommission (Eurostat) veröffentlichten EU-weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex mit Ausnahme von Energie und unverarbeiteten Lebensmitteln – um mindestens **5 %** gegenüber dem Vorjahr verändert haben.

(29) „wesentlich geändertes Maut- oder Gebührenerhebungssystem“ ein Maut- oder Gebührenerhebungssystem, das derart geändert wurde, dass sich die Kosten oder Einnahmen – inflationsbereinigt gemäß den Änderungen des von der Kommission (Eurostat) veröffentlichten EU-weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex mit Ausnahme von Energie und unverarbeiteten Lebensmitteln – um mindestens **15 %** gegenüber dem Vorjahr verändert haben. **Bei**

Konzessionsverträgen gelten Änderungen, welche die Kriterien von Artikel 43 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2014/23/UE erfüllen, nicht als wesentlich.

Abänderung 55

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 29 a (neu)

(29a) „Querfinanzierung“ die Finanzierung von effizienten alternativen Verkehrsinfrastrukturprojekten über Einnahmen aus Maut- und Infrastrukturgebühren für bestehende Verkehrsinfrastrukturen;

Abänderung 56

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 29 b (neu)

(29b) „Mitgliedstaaten“ alle Behörden der Mitgliedstaaten – seien es Behörden der staatlichen Zentralgewalt, eines Gliedstaats oder sonstige territoriale Behörden –, denen die Aufgabe zukommt, im Rahmen ihrer Zuständigkeitsbereiche die Einhaltung der Rechtsvorschriften der Union zu gewährleisten.

Abänderung 57

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe b

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

b) die Kosten für Infrastrukturen oder Infrastrukturverbesserungen dürfen spezielle Infrastrukturaufwendungen, **einschließlich jener, die sich aufgrund neuer rechtlicher Anforderungen ergeben**, zur Verringerung der Lärmbelästigung, **zur Einführung innovativer Technologien** oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und tatsächliche Zahlungen des Infrastrukturbetreibers für objektive umweltbezogene Aspekte, wie z. B. Schutz gegen Bodenverseuchung, einschließen.

Abänderung 58

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Artikel 6 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„ba) Fahrzeuge von historischem Interesse.“

Abänderung 59

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Unbeschadet des Absatzes 9 dürfen die Mitgliedstaaten ab dem **1. Januar 2018** keine Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge mehr einführen. Benutzungsgebühren, die vor diesem Tag eingeführt wurden, dürfen bis zum 31. Dezember **2023** beibehalten werden.

(6) Unbeschadet des Absatzes 9 dürfen die Mitgliedstaaten ab dem **[Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie]** keine Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge **und für die Güterbeförderung bestimmte Kleintransporter** mehr einführen. Benutzungsgebühren, die vor diesem Tag eingeführt wurden, dürfen bis zum 31. Dezember **2022** beibehalten werden **und werden auf dem unter diese Richtlinie fallenden Straßennetz ab dem 1. Januar 2023 durch Infrastrukturgebühren ersetzt.**

Abänderung 61

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission

(9) Ab dem 1. Januar 2020 müssen Maut- und Benutzungsgebühren, die für schwere Nutzfahrzeuge gelten, auf alle schweren Nutzfahrzeuge angewandt werden.

Geänderter Text

(9) Ab dem 1. Januar 2020 müssen Maut- und Benutzungsgebühren, die für schwere Nutzfahrzeuge gelten, auf alle schweren Nutzfahrzeuge **und für die Güterbeförderung bestimmten Kleintransporter** angewandt werden.

Abänderung 62

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 – Absatz 10

Vorschlag der Kommission

(10) Maut- und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge einerseits und für leichte Nutzfahrzeuge andererseits **können** unabhängig voneinander eingeführt oder beibehalten werden.

Geänderter Text

(10) **Bis zum 31. Dezember 2022 können** Maut- und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge **und für die Güterbeförderung bestimmte Kleintransporter** einerseits und für leichte Nutzfahrzeuge, **die keine für die Güterbeförderung bestimmten Kleintransporter sind**, andererseits unabhängig voneinander eingeführt oder beibehalten werden.

Abänderung 63

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 1999/62/EG

Vorschlag der Kommission

Soweit Benutzungsgebühren auf Personenkraftwagen erhoben werden, muss die Infrastrukturnutzung zumindest für folgende Zeiträume ermöglicht werden: 10 Tage, einen Monat oder zwei Monate oder beides und ein Jahr. Der Zweimonatstarif darf nicht mehr als 30 % des Jahrestarifs, der Monatstarif nicht mehr als 18 % des Jahrestarifs und der **10-Tage-Tarif** nicht mehr als 8 % des Jahrestarifs betragen.

Geänderter Text

Soweit Benutzungsgebühren auf Personenkraftwagen erhoben werden, muss die Infrastrukturnutzung zumindest für folgende Zeiträume ermöglicht werden: **einen Tag, eine Woche**, 10 Tage, einen Monat oder zwei Monate oder beides und ein Jahr. Der Zweimonatstarif darf nicht mehr als 30 % des Jahrestarifs, der Monatstarif nicht mehr als 18 % des Jahrestarifs und der **10-Tage-, der Wochen- und der Tagestarif** nicht mehr als 8 % des Jahrestarifs betragen.

Abänderung 64

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) In Bezug auf Kleinbusse und Kleintransporter verfahren die Mitgliedstaaten entweder gemäß Absatz 2 oder gemäß Absatz 3. Spätestens ab dem 1. Januar 2024 legen die Mitgliedstaaten jedoch für Kleinbusse und Kleintransporter höhere Benutzungsgebühren als für Personenkraftwagen fest.“

Geänderter Text

(4) In Bezug auf Kleinbusse, **Kleintransporter und für die Güterbeförderung bestimmte** Kleintransporter verfahren die Mitgliedstaaten entweder gemäß Absatz 2 oder gemäß Absatz 3. Spätestens ab dem 1. Januar 2024 legen die Mitgliedstaaten jedoch für Kleinbusse, **Kleintransporter und für die Güterbeförderung bestimmte** Kleintransporter höhere Benutzungsgebühren als für Personenkraftwagen fest.“

Abänderung 65

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 a – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Verhältnismäßigkeit der Benutzungsgebühren kann den besonderen Merkmalen von Beförderungen Rechnung tragen, die in einem Mitgliedstaat am Rande der Union beginnen.

Abänderung 66

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 a (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 b – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. In Artikel 7b wird folgender Absatz angefügt:

„(2a) Die Autobahnabschnitte, auf denen eine Infrastrukturgebühr erhoben wird, verfügen über die erforderlichen Infrastruktureinrichtungen, um die Verkehrssicherheit aller Nutzer zu gewährleisten, und können gemäß der Verordnung (EU) Nr. .../... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 im Hinblick auf die Positionsbestimmung

*mittels eines Fahrtenschreibers
(2017/0122(COD)) sichere Parkflächen
unter allen Wetterbedingungen haben.“*

Abänderung 67

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 c – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten können eine Gebühr für externe Kosten, die durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung oder Lärmbelastung oder beides entstehen, beibehalten oder einführen.

*Für schwere Nutzfahrzeuge wird die Gebühr für externe Kosten entsprechend den in Anhang IIIa angegebenen Mindestanforderungen und Methoden differenziert festgelegt, wobei die **Bezugswerte** in Anhang IIIb einzuhalten sind.*

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten können eine Gebühr für externe Kosten, die durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung oder Lärmbelastung oder beides entstehen, beibehalten oder einführen.

Die Gebühren für externe Kosten können auf Abschnitten des Straßennetzes eingeführt oder beibehalten werden, auf denen keine Infrastrukturgebühren erhoben werden.

***Die an die Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung oder Lärmbelästigung gekoppelte** Gebühr für externe Kosten **wird** entsprechend den in Anhang IIIa angegebenen Mindestanforderungen und Methoden differenziert festgelegt, wobei **zumindest** die **Mindestwerte** in Anhang IIIb einzuhalten sind.*

Abänderung 68

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 c – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Ab dem 1. Januar 2021 wenden die Mitgliedstaaten, die Mautgebühren erheben, **eine Gebühr für externe Kosten auf zumindest dem in Artikel 7 Absatz 1 genannten Abschnitt des Straßennetzes an, auf dem die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten Umweltschäden die durchschnittlichen Umweltschäden übersteigen, die schwere Nutzfahrzeuge nach der entsprechend den einschlägigen Berichtsanforderungen in Anhang IIIa getroffenen Festlegung verursachen.**“

Geänderter Text

(5) Ab dem 1. Januar 2021 wenden die Mitgliedstaaten, die Mautgebühren erheben, **auf schwere Nutzfahrzeuge und auf für die Güterbeförderung bestimmte Kleintransporter auf allen Abschnitten des in Artikel 7 Absatz 1 genannten Straßennetzes, auf denen eine Infrastrukturgebühr erhoben wird, eine an die Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung oder Lärmbelästigung gekoppelte Gebühr für externe Kosten an.**“

Abänderung 69

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 c – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Ab dem 1. Januar 2026 gilt auf allen Abschnitten des Straßennetzes gemäß Artikel 7 Absatz 1 für alle Fahrzeugklassen in gleicher Weise eine Gebühr für externe Kosten.

Abänderung 70

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 c – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Die Mitgliedstaaten können Ausnahmeregelungen anwenden, die in

Bezug auf Fahrzeuge von historischem Interesse eine Anpassung der Gebühren für externe Kosten ermöglichen.

Abänderung 72

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 d a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Eine auf einem Abschnitt des Straßennetzes erhobene Staugebühr gilt in gleicher Weise für alle Fahrzeugklassen entsprechend den Norm-Äquivalenzfaktoren in Anhang V.

Geänderter Text

(3) Eine auf einem Abschnitt des Straßennetzes erhobene Staugebühr gilt in gleicher Weise für alle Fahrzeugklassen entsprechend den Norm-Äquivalenzfaktoren in Anhang V. ***Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, Kraftomnibusse auszunehmen, um den öffentlichen Verkehr, die sozioökonomische Entwicklung und den territorialen Zusammenhalt zu fördern.***

Abänderung 75

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 f – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Die durch den Aufschlag erzielten Einnahmen werden in den Bau von Verkehrsinfrastrukturen ***des in Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Kernnetzes*** investiert, ***die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw.***

Geänderter Text

a) Die durch den Aufschlag erzielten Einnahmen werden in den Bau von Verkehrsinfrastrukturen ***oder in Verkehrsdienste*** investiert, die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Aufschlag gilt;

der betreffenden Umweltschäden beitragen und die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Aufschlag gilt;

Abänderung 76

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 f – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) der Aufschlag übersteigt nicht 15 % der gemäß Artikel 7b Absatz 1 und Artikel 7e berechneten gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren, außer *wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte der Kernnetzkorridore investiert werden*; in letzterem Fall darf der Aufschlag **25 %** nicht übersteigen;

Geänderter Text

b) der Aufschlag übersteigt nicht 15 % der gemäß Artikel 7b Absatz 1 und Artikel 7e berechneten gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren, außer *in Berggebieten, in denen die Infrastrukturkosten wie auch Klima- und Umweltschäden höher sind*; in letzterem Fall darf der Aufschlag **50 %** nicht übersteigen;

Abänderung 77

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 f – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) der Kommission wird vor Erhebung des Aufschlags eine genaue Beschreibung des Ortes der Aufschlagserhebung sowie ein Beleg für die Entscheidung zur Finanzierung der in Buchstabe a genannten

Geänderter Text

d) der Kommission wird vor Erhebung des Aufschlags eine genaue Beschreibung des Ortes der Aufschlagserhebung sowie ein Beleg für die Entscheidung zur Finanzierung der in Buchstabe a genannten

Kernnetzkorridore vorgelegt;

*Verkehrsinfrastrukturen oder
Verkehrsdienste* vorgelegt;

Abänderungen 78 und 164

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 f – Absatz 1 a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben dürfen Aufschläge nur mit Zustimmung aller an dem Vorhaben beteiligten Mitgliedstaaten erhoben werden.

entfällt

Abänderung 79

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 f – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Erhält die Kommission die vorgeschriebenen Informationen von einem Mitgliedstaat, der einen Aufschlag erheben will, stellt sie diese Informationen den Mitgliedern des in Artikel 9c genannten Ausschusses zur Verfügung. Ist die Kommission der Ansicht, dass der geplante Aufschlag nicht den in Absatz 1 festgelegten Bedingungen entspricht oder dass der geplante Aufschlag erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in Regionen in

(3) Erhält die Kommission die vorgeschriebenen Informationen von einem Mitgliedstaat, der einen Aufschlag erheben will, stellt sie diese Informationen den Mitgliedern des in Artikel 9c genannten Ausschusses zur Verfügung. Ist die Kommission der Ansicht, dass der geplante Aufschlag nicht den in Absatz 1 festgelegten Bedingungen entspricht oder dass der geplante Aufschlag erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in Regionen in

Randlage haben wird, kann sie im Wege von Durchführungsrechtsakten die von dem betreffenden Mitgliedstaat vorgelegten Gebührenpläne ablehnen oder deren Abänderung verlangen. Solche Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9c Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Randlage haben wird, kann sie im Wege von Durchführungsrechtsakten die von dem betreffenden Mitgliedstaat vorgelegten Gebührenpläne ablehnen oder deren Abänderung verlangen. Solche Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 9c Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen. ***Wenn der Aufschlag bei Mautsystemen im Sinne von Artikel 7e Absatz 3 zur Anwendung kommt, gilt er für die Zwecke dieser Richtlinie nicht als wesentliche Änderung.***

Abänderung 80

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 f – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Der Betrag des Aufschlags wird von dem nach Artikel 7c berechneten Betrag der Gebühr für externe Kosten abgezogen, außer bei Fahrzeugen der EURO-Emissionsklassen 0, I und II ab 15. Oktober 2011, III und IV ab 1. Januar 2015, V ab 1. Januar 2019 und VI ab Januar 2023. Alle durch die gleichzeitige Anwendung des Aufschlags und der Gebühren für externe Kosten erzielten Einnahmen werden in die Finanzierung des Baus der in Anhang I Teil I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 aufgeführten Kernnetzkorridore investiert.

entfällt

Abänderung 81

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Vorschlag der Kommission

d) die Hauptverkehrszeiten, in denen zur Staureduzierung die höheren Infrastrukturgebühren erhoben werden, überschreiten nicht fünf Stunden pro Tag;

Geänderter Text

d) die Hauptverkehrszeiten, in denen zur Staureduzierung die höheren Infrastrukturgebühren erhoben werden, überschreiten nicht fünf Stunden pro Tag **oder die Anzahl der Stunden, in denen die Verkehrsüberlastung mehr als 100 % der Kapazität beträgt;**

Abänderung 82

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7**

Richtlinie 1999/62/EG

Vorschlag der Kommission

(3) **Kann** ein Fahrer oder gegebenenfalls der Verkehrsunternehmer bei einer Kontrolle **die** zur Feststellung der Emissionsklasse des betreffenden Fahrzeugs **nötigen Fahrzeugdokumente** für die Zwecke des Absatzes 2 **nicht vorlegen**, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Mautgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben.

Geänderter Text

(3) **Wenn** ein Fahrer oder gegebenenfalls der Verkehrsunternehmer bei einer Kontrolle **nicht über ein elektronisches Mautsystem bezahlt oder nicht über ein gültiges Abonnement verfügt oder sein Fahrzeug nicht über das** zur Feststellung der Emissionsklasse des betreffenden Fahrzeugs für die Zwecke des Absatzes 2 **erforderliche, vom Mautbetreiber zugelassene Bordgerät verfügt**, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Mautgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben.

Abänderung 83

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7**

Richtlinie 1999/62/EG

Vorschlag der Kommission

(4) Innerhalb eines Jahres nach der Veröffentlichung amtlicher CO₂-Emissionsdaten gemäß der Verordnung (EU) .../...***** durch die Kommission erlässt die Kommission gemäß Artikel 9e einen delegierten Rechtsakt, in dem sie die Bezugswerte für CO₂-Emissionen und eine zweckmäßige Klasseneinteilung für die betreffenden schweren Nutzfahrzeuge festlegt.

Geänderter Text

(4) Innerhalb eines Jahres nach der Veröffentlichung amtlicher CO₂-Emissionsdaten gemäß der Verordnung (EU) .../...***** durch die Kommission erlässt die Kommission gemäß Artikel 9e einen delegierten Rechtsakt, in dem sie die Bezugswerte für CO₂-Emissionen und eine zweckmäßige Klasseneinteilung für die betreffenden schweren Nutzfahrzeuge festlegt; ***dabei trägt sie Technologien zur Senkung der Emissionen Rechnung.***

Abänderung 84

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Vorschlag der Kommission

Innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten des delegierten Rechtsakts differenzieren die Mitgliedstaaten die Infrastrukturgebühr unter Berücksichtigung der CO₂-Emissionswerte und der betreffenden Fahrzeugklasse. ***Die Gebühren sind so zu differenzieren, dass keine Infrastrukturgebühr mehr als 100 % über der entsprechenden Gebühr für gleichwertige Fahrzeuge liegt, die die niedrigsten CO₂-Emissionen aufweisen, aber nicht emissionsfrei sind. Bei emissionsfreien Fahrzeugen werden die Infrastrukturgebühren um 75 % gegenüber dem Höchstsatz verringert.***

Geänderter Text

Innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten des delegierten Rechtsakts differenzieren die Mitgliedstaaten die Infrastrukturgebühr unter Berücksichtigung der CO₂-Emissionswerte und der betreffenden Fahrzeugklasse.

Abänderung 85

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] werden die Infrastrukturgebühren bei emissionsfreien Fahrzeugen um 50 % gegenüber dem niedrigsten Satz verringert. Dieselbe Ermäßigung gilt für den emissionsfreien Betrieb, sofern sich dieser nachweisen lässt.

Abänderung 86

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7
Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g – Absatz 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Spätestens ... [fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] legt die Kommission einen Bewertungsbericht vor, in dem sie den Marktanteil emissionsfreier Fahrzeuge und den emissionsfreien Betrieb prüft. Die Kommission ist befugt, im Einklang mit Artikel 9e delegierte Rechtsakte zu erlassen, um gegebenenfalls die für emissionsfreie Fahrzeuge geltende Ermäßigung gegenüber dem niedrigsten Satz der Infrastrukturgebühr neu zu berechnen.

Abänderung 87

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Bei leichten **Nutzfahrzeugen** können die Mitgliedstaaten bis 31. Dezember 2021 Maut- und Benutzungsgebühren nach der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs differenzieren.

Geänderter Text

(1) Bei leichten **Fahrzeugen** können die Mitgliedstaaten bis 31. Dezember 2021 Maut- und Benutzungsgebühren nach der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs differenzieren.

Abänderung 88

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g a – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Mitgliedstaaten können die Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs aufgrund dessen Umrüstung auf alternative Kraftstoffe berücksichtigen. Ein Dauerabonnement oder jeglicher sonstige vom Betreiber des Mautsystems anerkannte Mechanismus sollte es dem Benutzer ermöglichen, Nutzen aus einer Mautdifferenzierung zu ziehen, die eine verbesserte Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs nach dessen Umrüstung belohnt.

Abänderung 89

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) **Kann** ein Fahrer oder gegebenenfalls der Verkehrsunternehmer bei einer Kontrolle die zur Feststellung der Emissionswerte des Fahrzeugs nötigen Fahrzeugdokumente (Übereinstimmungsbescheinigung) gemäß der Verordnung (EU) .../... der Kommission***** **nicht vorlegen**, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Maut- oder Jahresbenutzungsgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben.

Geänderter Text

(3) **Wenn** ein Fahrer oder gegebenenfalls der Verkehrsunternehmer bei einer Kontrolle **kein Abonnement oder einen anderen vom Betreiber anerkannten Mechanismus vorweisen kann oder wenn er nicht in der Lage ist**, die zur Feststellung der Emissionswerte des Fahrzeugs nötigen Fahrzeugdokumente (Übereinstimmungsbescheinigung) gemäß der Verordnung (EU) .../... der Kommission***** **vorzulegen**, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Maut- oder Jahresbenutzungsgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben. **Werden die maßgeblichen Dokumente zum Nachweis der Emissionswerte des Fahrzeugs zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt, wird die Differenz zwischen der erhobenen Maut oder Gebühr und der angemessenen Maut oder Gebühr für das betreffende Fahrzeug zurückerstattet.**

Abänderung 90

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g a – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Zur Erhebung von Gebühren auf Fahrzeuge von historischem Interesse können die Mitgliedstaaten Sondermaßnahmen ergreifen.

Abänderung 91

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9e delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VII zu erlassen, um die darin festgelegten Modalitäten an den technischen Fortschritt anzupassen.

Geänderter Text

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 9e delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VII zu erlassen, um die darin festgelegten Modalitäten an den technischen Fortschritt anzupassen ***und der Rolle der Bauteile sowohl bei der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit als auch bei der Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor Rechnung zu tragen.***

Abänderung 92

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 h – Absatz 1 – Buchstabe a – Spiegelstrich 3 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) In Artikel 7h Absatz 1 Buchstabe a wird der folgende Spiegelstrich angefügt:

„– eindeutige Angaben zur Interoperabilität des im Fahrzeug mitgeführten Bordgeräts zur Bezahlung von Gebühren und Maut; es müssen die Gründe angegeben werden, aus denen die Nutzer keine in anderen Mitgliedstaaten in Gebrauch befindlichen Bordgeräte für dieses Mautsystem verwenden können.“

Abänderung 93

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe ab (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 h – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ab) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(1a) Der vertragliche Rahmen, durch den die Beziehungen zwischen dem Konzessionsgeber und dem Konzessionär geregelt werden, soll es ermöglichen, die Konzessionsverträge im Einklang mit den Verpflichtungen gemäß Artikel 7c, 7da, 7g und 7ga an die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens der Union oder der einzelstaatlichen Rechtsrahmen anzupassen.“

Abänderung 94

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10 – Buchstabe -a (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 i – Absatz 2 – Einleitung

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

2. **Die Mitgliedstaaten** können Ermäßigungen der Infrastrukturgebühr unter folgenden Voraussetzungen vorsehen:

-a) In Absatz 2 erhält der einleitende Teil folgende Fassung:

2. **Für schwere Nutzfahrzeuge und für die Güterbeförderung bestimmte Kleintransporter** können die **Mitgliedstaaten** Ermäßigungen der Infrastrukturgebühr unter folgenden Voraussetzungen vorsehen:

Abänderung 95

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10 – Buchstabe a

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 i – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) die Ermäßigungen übersteigen nicht **13** % der Infrastrukturgebühr, die für gleichwertige, nicht ermäßigungsberechtigzte Fahrzeuge erhoben wird.“

Geänderter Text

c) die Ermäßigungen übersteigen nicht **20** % der Infrastrukturgebühr, die für gleichwertige, nicht ermäßigungsberechtigzte Fahrzeuge **und für Fahrzeuge** erhoben wird, **die für den lokalen oder den gewöhnlichen Transport oder für beide eingesetzt werden.**“

Abänderung 96

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10 – Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 i – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) Der folgende Absatz wird eingefügt:

(2a) Für leichte Fahrzeuge, insbesondere für häufige Nutzer in dünn besiedelten Gebieten und in den Randbezirken von Städten, können die Mitgliedstaaten Ermäßigungen der Infrastrukturgebühr unter folgenden Voraussetzungen vorsehen:

a) Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur ist verhältnismäßig, wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und ist allen Nutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich und führt nicht dazu, dass zusätzliche Kosten in Form höherer Mautgebühren auf andere Nutzer abgewälzt werden.

- b) Solche Ermäßigungen leisten einen Beitrag*
- i) zum sozialen Zusammenhalt und/oder*
- ii) dazu, die Mobilität in Regionen in Randlage oder abgelegenen Gebieten oder beiden sicherzustellen.*

Abänderung 97

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10 – Buchstabe a b (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 i – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ab) Der folgende Absatz wird eingefügt:

(2b) Die Mitgliedstaaten oder die zuständigen Behörden können auf einem spezifischen Straßenabschnitt unter Berücksichtigung der Mobilitätsmuster und der wirtschaftlichen Interessen der Regionen in Randlage eine pauschale Kilometerbefreiung einführen, sofern die sich daraus ergebende Gebührenstruktur verhältnismäßig ist, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird und allen Nutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich ist und nicht dazu führt, dass zusätzliche Kosten in Form höherer Mautgebühren auf andere Nutzer abgewälzt werden.

Abänderung 98

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10 – Buchstabe b

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 i – Absatz 3

(3) Vorbehaltlich der Bedingungen in Artikel 7g Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 7g Absatz 5 können für bestimmte Vorhaben von großem europäischem Interesse, die in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführt sind, auch andere Formen der Differenzierung angewandt werden, um die wirtschaftliche Rentabilität solcher Vorhaben sicherzustellen, wenn sie im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur ***muss linear und verhältnismäßig sein***, wird der Öffentlichkeit bekannt gemacht, ist allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich ***und darf nicht dazu führen, dass zusätzliche Kosten auf andere Nutzer in Form höherer Mautgebühren abgewälzt werden.***“

(3) Vorbehaltlich der Bedingungen in Artikel 7g Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 7g Absatz 5 können für bestimmte Vorhaben von großem europäischem Interesse, die in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführt sind, auch andere Formen der Differenzierung angewandt werden, um die wirtschaftliche Rentabilität solcher Vorhaben sicherzustellen, wenn sie im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur wird der Öffentlichkeit bekannt gemacht ***und*** ist allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich.“

Abänderung 99

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 i – Absatz 3 a (neu)

ba) Der folgende Absatz wird eingefügt:

„(3a) Um die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen zu minimieren, können die Mitgliedstaaten oder zuständigen Behörden die Mautsätze in Bergregionen und in Regionen in Randlage in Abhängigkeit von der von den mautpflichtigen Fahrzeugen zurückgelegten Wegstrecke unter den folgenden Voraussetzungen differenzieren:

a) *Bei der fahrleistungsabhängigen Differenzierung werden die unterschiedlichen Merkmale des Nahverkehrs und des Fernverkehrs berücksichtigt, insbesondere die verfügbaren Optionen für die Verlagerung auf andere Verkehrsträger.*

b) *Die Differenzierung wird diskriminierungsfrei angewandt.*

c) *Die technische Ausrüstung ermöglicht die Erkennung der Eintritts- und Austrittspunkte des Fahrzeugs über nationale Grenzen hinweg.“*

Abänderung 100

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11 – Buchstabe a

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 j – Absatz 1 – Satz 2

Vorschlag der Kommission

„Hierzu arbeiten die Mitgliedstaaten bei der Erstellung von Methoden zusammen, die es den Verkehrsteilnehmern ermöglichen, die Maut- und Benutzungsgebühren **zumindest an den größeren** Zahlstellen 24 Stunden täglich und mit üblichen Zahlungsmitteln inner- und außerhalb derjenigen Mitgliedstaaten zu entrichten, in denen sie erhoben werden.“

Geänderter Text

„Hierzu arbeiten die Mitgliedstaaten bei der Erstellung von Methoden zusammen, die es den Verkehrsteilnehmern ermöglichen, die Maut- und Benutzungsgebühren **entweder an der Grenze oder an jeder Zahlstelle mit der Möglichkeit, einen Beleg zu erhalten, einschließlich elektronischen,** Zahlungsmitteln inner- und außerhalb derjenigen Mitgliedstaaten zu entrichten, in denen sie erhoben werden.“

Abänderung 101

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11 – Buchstabe b

Richtlinie 1999/62/EG

Vorschlag der Kommission

(3) Erhebt ein Mitgliedstaat eine Mautgebühr auf ein Fahrzeug, so ist der Gesamtbetrag der Mautgebühr, der Betrag der Infrastrukturgebühr, der Betrag der Gebühr für externe Kosten und der Betrag der Staugebühr, soweit zutreffend, auf einem Beleg anzugeben, der dem Verkehrsteilnehmer möglichst mit elektronischen Mitteln ausgestellt wird.

Geänderter Text

(3) Erhebt ein Mitgliedstaat eine Mautgebühr auf ein Fahrzeug, so ist der Gesamtbetrag der Mautgebühr, der Betrag der Infrastrukturgebühr, der Betrag der Gebühr für externe Kosten und der Betrag der Staugebühr, soweit zutreffend, auf einem Beleg anzugeben, der dem Verkehrsteilnehmer möglichst mit elektronischen Mitteln **auf Verlangen** ausgestellt wird.

Abänderung 102

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 k – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union berührt diese Richtlinie nicht die Freiheit der Mitgliedstaaten, die ein Mautsystem einführen, einen angemessenen Ausgleich vorzusehen.“

Geänderter Text

Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union berührt diese Richtlinie nicht die Freiheit der Mitgliedstaaten, die ein Mautsystem einführen, einen angemessenen Ausgleich vorzusehen, **sofern dies keine Verzerrungen oder Nachteile für lokale oder gewöhnliche Verkehrsunternehmer oder für beide nach sich zieht.**“

Abänderung 103

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Der folgende Artikel wird eingefügt:

Artikel 8a

Überwachung und Berichterstattung

(1) Jeder Mitgliedstaat benennt eine unabhängige Aufsichtsbehörde für die Infrastrukturgebühren, deren Aufgabe es ist, für die Einhaltung dieser Richtlinie zu sorgen.

(2) Die Aufsichtsbehörde sorgt für die wirtschaftliche und finanzielle Kontrolle der Konzessionsverträge, um sich insbesondere von der Einhaltung des Artikels 7b zu vergewissern.

(3) Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von der Benennung der Aufsichtsbehörde in Kenntnis.

Abänderung 104

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe -a (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Einleitung

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten befinden über die Verwendung der auf der Grundlage dieser Richtlinie erwirtschafteten Einnahmen. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, **sollten** die Einnahmen aus den

-a) In Artikel 9 Absatz 2 erhält der einleitende Teil folgende Fassung:

„(2) Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, **werden** die Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren und aus den Gebühren für externe Kosten bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen **für die Wartung und**

Infrastrukturgebühren und aus den Gebühren für externe Kosten bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen **zugunsten** des **Verkehrssektors** und zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems verwendet **werden**. Insbesondere **sollten** die Einnahmen aus den Gebühren für externe Kosten bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen dazu verwendet **werden**, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten, wozu auch eine oder mehrere der folgenden Maßnahmen zählen:

Unterhaltung des **Straßennetzes** und zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems verwendet. Insbesondere **werden** die Einnahmen aus den Gebühren für externe Kosten bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen dazu verwendet, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten, wozu auch eine oder mehrere der folgenden Maßnahmen zählen:”

Abänderung 105

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe -a a (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe b

Derzeitiger Wortlaut

b) die Verringerung der straßenverkehrsbedingten **Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung**;

Geänderter Text

-aa) Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

“b) die Verringerung der straßenverkehrsbedingten **Luftverschmutzung und Lärmbelastung**;

Abänderung 106

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe -a b (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ab) In Absatz 2 wird folgender Buchstabe eingefügt:
„ba) die Finanzierung nachhaltiger öffentlicher Verkehrsmittel;“

Abänderung 107

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe -a c (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe e

Derzeitiger Wortlaut

e) die Entwicklung **alternativer** Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer und/oder der Ausbau der derzeitigen Kapazitäten;

Geänderter Text

ac) Absatz 2 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) die Entwicklung **von** Infrastrukturen für **alternative Kraftstoffe gemäß der Richtlinie 2014/94/EU und von alternativen Diensten für** die Verkehrsnutzer und/oder der Ausbau der derzeitigen Kapazitäten;“

Abänderung 108

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe -a d (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe f

Derzeitiger Wortlaut

f) die Unterstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes;

Geänderter Text

ad) Absatz 2 Buchstabe f erhält folgende Fassung:

„f) die Unterstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes **und die Beseitigung von Engpässen;**“

Abänderung 109

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe -a e (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe h

Derzeitiger Wortlaut

h) die Verbesserung der
Straßenverkehrssicherheit und

Geänderter Text

***ae) Absatz 2 Buchstabe h erhält
folgende Fassung:***

„h) die Verbesserung der
Straßenverkehrssicherheit und ***sicherer
Straßeninfrastrukturen und***“

Abänderung 110

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe -a f (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

i) die Bereitstellung sicherer
Parkplätze.

Geänderter Text

***af) Absatz 2 Buchstabe i erhält folgende
Fassung:***

„i) die Bereitstellung sicherer,
geschützter Parkflächen.“

Abänderung 111

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe b

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 3 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

(3) Einnahmen aus Staugebühren oder der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen werden verwendet, um das Stauproblem anzugehen, **und zwar insbesondere** durch:

Geänderter Text

(3). Einnahmen aus Staugebühren oder der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen werden verwendet, um das Stauproblem anzugehen, **beispielsweise** durch:

Abänderung 112

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe b

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) Beseitigung von Engpässen im transeuropäischen Verkehrsnetz,

Geänderter Text

b) Beseitigung von Engpässen **und fehlenden Verbindungen auf ihren gebührenpflichtigen Straßennetzen und** im transeuropäischen Verkehrsnetz;

Abänderung 113

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe b

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) Aufbau alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsteilnehmer.

Geänderter Text

c) Aufbau alternativer Infrastrukturen **und multimodaler Verkehrsknoten** für die Verkehrsteilnehmer.

Abänderung 114

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) Der folgende Absatz wird eingefügt:

**„(3a) Die Einnahmen aus den
Infrastrukturgebühren und aus den
Gebühren für externe Kosten werden im
Gebiet des Straßenabschnitts verwendet,
auf dem die Gebühren erhoben werden.“**

Abänderung 115

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 e – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7g Absatz 4, Artikel 7ga Absatz 4 und Artikel 9d wird der Kommission **auf unbestimmte Zeit** ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7g Absatz 4, Artikel 7ga Absatz 4 und Artikel 9d wird der Kommission **für einen Zeitraum von fünf Jahren** ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] übertragen. **Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die**

*Befugnisübertragung verlängert sich
stillschweigend um Zeiträume gleicher
Länge, es sei denn, das Europäische
Parlament oder der Rat widersprechen
einer solchen Verlängerung spätestens
drei Monate vor Ablauf des jeweiligen
Zeitraums.*

Abänderung 116

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 11 – Absatz -1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(-1) Die Mitgliedstaaten oder die
zuständigen Behörden erteilen möglichst
transparent und klar Auskunft über die
Verwendung der von den
Verkehrsteilnehmern generierten
Einnahmen.*

Abänderung 117

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 11 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*ea) die Gesamteinnahmen aus
Aufschlägen mit Angabe der
Straßenabschnitte, auf denen sie erhoben*

wurden;

Abänderung 118

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 11 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Mitgliedstaaten machen die Ergebnisse der Reinvestition der Infrastrukturgebühren und der Gebühren für externe Kosten sowie die Nutzen im Hinblick auf eine erhöhte Straßenverkehrssicherheit, geringere Umweltauswirkungen und geringere Staubbildung öffentlich zugänglich.

Abänderung 119

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 11 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Binnen fünf Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission einen Bericht über die Entwicklung des Marktanteils emissionsfreier Fahrzeuge vor und überarbeitet in der Folge ggf. den auf emissionsfreie Fahrzeuge angewandten Ermäßigungssatz.

Abänderung 120

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe b – Ziffer i – Spiegelstrich 1

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III – Abschnitt 2 – Nummer 2.1 – Spiegelstrich 6

Vorschlag der Kommission

- Die Verteilung der Kosten auf **schwere Nutzfahrzeuge** muss auf objektive und transparente Weise unter Berücksichtigung des Anteils des Verkehrs mit **schweren Nutzfahrzeugen** im Netz und der damit zusammenhängenden Kosten erfolgen. Die von schweren Nutzfahrzeugen zurückgelegten Fahrzeugkilometer können zu diesem Zweck durch objektiv gerechtfertigte „Äquivalenzfaktoren“, wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden (*).

Geänderter Text

- Die Verteilung der Kosten auf **die einzelnen Fahrzeugtypen** muss auf objektive und transparente Weise unter Berücksichtigung des Anteils des Verkehrs mit **den einzelnen Fahrzeugtypen** 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 (*).

Abänderung 121

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe b – Ziffer i – Spiegelstrich 2

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III – Abschnitt 2 – Nummer 2.2 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 122

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Buchstabe c

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

– Der Umfang der Umweltschäden durch den Fahrzeugverkehr auf den Straßen, die der Gebühr für externe Kosten unterliegen, übersteigt den durchschnittlichen Umfang der betreffenden Schäden, die gemäß Luftqualitätsberichterstattung, nationalen Emissionsinventaren und Verkehrsaufkommen sowie im Hinblick auf die Lärmbelastung gemäß der Richtlinie 2002/49/EG bewertet wurden, oder

– die Erhebung einer Gebühr für externe Kosten auf anderen Abschnitten des so zusammengesetzten Straßennetzes könnte sich nachteilig auf die Umwelt oder die Verkehrssicherheit auswirken, oder die Erhebung und Einziehung einer Gebühr für externe Kosten wäre dort mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden.

Abänderung 123

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Absatz 1 – Buchstabe c

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Betroffene Fahrzeuge, Straßen und Zeiträume

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten Referenzwerte, unterrichtet er die Kommission über die Fahrzeugklassen, nach denen die Gebühr für externe Kosten differenziert werden soll. Ferner teilt er der Kommission geografische Angaben zu den Straßen mit, auf denen die Gebühren für externe Kosten höher (im Folgenden „Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen)“) oder niedriger (im Folgenden „Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)“) sind.

Gegebenenfalls teilt er der Kommission die genauen Uhrzeiten des Nachtzeitraums mit, zu denen höhere Gebühren für externe Lärmkosten verlangt werden können, um der größeren Lärmbelästigung Rechnung zu tragen.

Die Einstufung von Straßen als Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen) und Fernstraßen (einschließlich Autobahnen) und die Festlegung von Zeiträumen müssen auf objektiven Kriterien beruhen, die mit dem Grad der Belastung der betreffenden Straßen und ihrer Umgebung durch Luftverschmutzung und Lärm zusammenhängen, also Kriterien wie Bevölkerungsdichte, mittlere jährliche Luftverschmutzung (insbesondere die Werte für PM₁₀ und NO₂) sowie die Zahl der Tage (für PM₁₀) und Stunden (für NO₂), in denen die Grenzwerte gemäß der Richtlinie 2008/50/EG überschritten werden. Diese Kriterien sind in der

Geänderter Text

2. Betroffene Fahrzeuge, Straßen und Zeiträume

Die Einstufung von Straßen als Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen) und Fernstraßen (einschließlich Autobahnen) und die Festlegung von Zeiträumen müssen auf objektiven Kriterien beruhen, die mit dem Grad der Belastung der betreffenden Straßen und ihrer Umgebung durch Luftverschmutzung und Lärm zusammenhängen, also Kriterien wie Bevölkerungsdichte, mittlere jährliche Luftverschmutzung (insbesondere die Werte für PM₁₀ und NO₂) sowie die Zahl der Tage (für PM₁₀) und Stunden (für NO₂), in denen die Grenzwerte gemäß der Richtlinie 2008/50/EG überschritten werden. Diese Kriterien sind in der

entsprechenden Mitteilung zu nennen.

entsprechenden Mitteilung zu nennen.

Abänderung 124

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Buchstabe c

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III a – Tabelle 3 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Tabelle 3: Mindestwerte für die Gebühr für externe Kosten für Personenkraftwagen
(Eurocent pro Fahrzeugkilometer)***

<i>Fahrzeug</i>	<i>Motor</i>	<i>EURO-Klasse</i>	<i>Vorstadt</i>	<i>Außerstädtisch</i>
<i>Auto, Diesel</i>	<i><1,4l</i>	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,6</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>1,4–2,0l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,6</i>	<i>1,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,8</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>>2,0l</i>	<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>1,3</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>

<i>Auto, Benzin</i>	<i><1,4l</i>	<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 0</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>1,4-2,0l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>>2,0l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

Abänderung 125

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Buchstabe c

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III a – Tabelle 4 (neu)

Vorschlag der Kommission

Tabelle 4: Mindestwerte für die Gebühr für externe Kosten für leichte Nutzfahrzeuge (Eurocent pro Fahrzeugkilometer)

<i>Fahrzeug</i>	<i>EURO-Klasse</i>	<i>Vorstadt</i>	<i>Außerstädtisch</i>
<i>Leichtes Nutzfahrzeug, Benzin</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Leichtes Nutzfahrzeug, Diesel</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

Abänderung 126

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Buchstabe d

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III b – Überschrift

Vorschlag der Kommission

REFERENZWERTE FÜR DIE GEBÜHR FÜR EXTERNE KOSTEN

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

Geänderter Text

MINDESTWERTE FÜR DIE GEBÜHR FÜR EXTERNE KOSTEN

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

Abänderung 127

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe d

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III b – Tabelle 1 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Tabelle 1: **Mindestwerte** für die Gebühr für externe Kosten für Lastkraftwagen

Abänderung 128

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe d

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III b – Tabelle 2 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Tabelle 2: **Mindestwerte** für die Gebühr für externe Kosten für Reisebusse

Abänderung 129

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe d

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III b – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Werte in den Tabellen 1 und 2 dürfen in Bergregionen und in Ballungsräumen mit einem **Faktor** von höchstens 2 multipliziert werden, soweit dies durch geringere Streuung, Straßensteigung bzw. -

Geänderter Text

Die Werte in den Tabellen 1 und 2 dürfen in Bergregionen und in Ballungsräumen mit einem **Referenzfaktor** von höchstens 4 multipliziert werden, soweit dies durch geringere Streuung, Straßensteigung bzw. -

gefälle, geografische Höhe oder
Temperaturinversionen gerechtfertigt ist.“;

gefälle, geografische Höhe oder
Temperaturinversionen gerechtfertigt ist.
***Wenn wissenschaftliche Erkenntnisse für
einen höheren Faktor für Bergregionen
oder Ballungsräume sprechen, kann
dieser Referenzfaktor auf der Grundlage
einer ausführlichen Begründung erhöht
werden.***

Abänderung 130

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe e a (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IV – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***ea) In Anhang IV wird der folgende
Absatz angefügt:***

***Für alle mit alternativem Kraftstoff
betriebene Kraftfahrzeuge wird das
höchste zulässige Gesamtgewicht um das
zusätzliche, für die alternative
Antriebstechnik erforderliche Gewicht –
höchstens jedoch 1 t – angehoben.***

Abänderung 131

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang V – Abschnitt 1 – Buchstabe c – Tabelle 2 – Spalte 1 – Zeile 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Kraftomnibusse	Kraftomnibusse
<i>2,5</i>	<i>1,5</i>
