



A8-0202/2018

7.6.2018

*****I**
BERICHT

über den 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))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatlerin: Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Verfasser der Stellungnahme (*):
Seb Dance, Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

(*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	70
ANLAGE: AUFLISTUNG VON ORGANISATIONEN UND PERSONEN, VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN INFORMATIONEN ERHALTEN HAT.....	73
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT	76
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES.....	115
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS .	116

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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 2017¹,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 1. Februar 2018²,
 - 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 sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C 81 vom 2.3.2018, S. 188.

² ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 66.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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 Schadstoffemissionen und Staus verantwortlich **sind**. Im Interesse der

(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 verantwortlich. Im Interesse der Gleichbehandlung und eines fairen

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.

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, *auf Personenkraftwagen* und *auf Krafträder* 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.*

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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 Fahrtschreiber 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).

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Konzipierung bzw. Beibehaltung von Systemen zur Erhebung von Gebühren auf der Grundlage der zurückgelegten Wegstrecke sollte mit der Benennung einer unabhängigen Aufsichtsbehörde in jedem Mitgliedstaat einhergehen, um das Funktionieren der nationalen Systeme zur Erhebung von Gebühren zu überwachen und somit für Transparenz und Nichtdiskriminierung unter den Unternehmen zu sorgen und

darauf zu achten, dass die Höhe der Mautgebühren und die Verwendung der Einnahmen aus den Mautgebühren den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen. Jeder Mitgliedstaat sollte berechtigt sein, die unabhängige Aufsichtsbehörde unter Berücksichtigung der Besonderheiten seines einzelstaatlichen Straßennetzes zu benennen.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) 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.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4c) 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.

Änderungsantrag 12

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 13

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(4e) 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 EU erleichtert
werden.**

Änderungsantrag 14

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(4f) 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.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(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.

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, 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5d) Um eine harmonisierte Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie zu gewährleisten und ihre Auswirkungen auf das Funktionieren des Raums für Freizügigkeit in Europa sowie auf die Interoperabilität der Mautsysteme zu verfolgen, sollte die Aufsicht über diese Interoperabilität einer Europäischen Agentur für Landverkehr übertragen werden. Dieser Agentur könnte unter anderem die Aufgabe übertragen werden, die wirksame Umsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie zu begleiten, und sie könnte im Fall von Verzerrungen des reibungslosen Funktionierens des Straßenverkehrsbinnenmarkts oder von Hindernissen für die Freizügigkeit der beförderten Personen Maßnahmen ergreifen.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.**

Änderungsantrag 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 Fahrzeugs verursachten sozialen Grenzkosten liegt. Diese Methode hat sich als die fairste und effizienteste erwiesen, um die von schweren Nutzfahrzeugen

Geänderter Text

(7) Gemäß der Richtlinie 1999/62/EG **sollte entsprechend dem Verursacherprinzip** eine Gebühr für externe Kosten erhoben werden, deren Höhe nahe bei den durch die Nutzung des betreffenden Fahrzeugs verursachten sozialen Grenzkosten liegt. Diese Methode hat sich als die fairste und effizienteste

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.

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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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.*

Änderungsantrag 25

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 8 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(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.*

Änderungsantrag 26

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 8 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(8c) Das von der Generaldirektion
Mobilität und Verkehr der Kommission
verfasste „Handbuch über die externen
Kosten des Verkehrs“ sollte als Grundlage
für die Festlegung von Mindestwerten für
die Internalisierung externer Kosten
dienen.*

Änderungsantrag 27

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 9**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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.

(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 **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.

Änderungsantrag 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.***

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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

(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.

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

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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 und/oder 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).

Änderungsantrag 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 Stauegebühr 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.**

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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.

Änderungsantrag 37

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 21**

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(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.

Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte 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.

Änderungsantrag 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.*

Änderungsantrag 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.*

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie 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

Änderungsantrag 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**;

Änderungsantrag 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;

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 11

Vorschlag der Kommission

(11) „Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung“ die Kosten der

Geänderter Text

(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;

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;

Änderungsantrag 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;

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 15

Vorschlag der Kommission

(15) „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug mit mindestens ***vier*** Rädern oder eine Fahrzeugkombination, das bzw. die zur Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr bestimmt ist oder verwendet wird;

Geänderter Text

(15) „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug mit mindestens ***zwei*** Rädern oder eine Fahrzeugkombination, das bzw. die zur Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr bestimmt ist oder verwendet wird;

Änderungsantrag 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, einen Personenkraftwagen oder ein Kraffrad;

Änderungsantrag 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;

Änderungsantrag 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).**

Änderungsantrag 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**;

Änderungsantrag 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).

Änderungsantrag 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;

Änderungsantrag 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) „Kraftrad“ 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;

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

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 29

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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.**

Begründung

Eine zu enge Definition wesentlicher Änderungen ist zu vermeiden, damit der Verwaltungsaufwand für die zuständigen Behörden nicht übermäßig wird. Dieser Änderungsantrag zielt darauf ab, Anpassungen der Mautsysteme zu erleichtern, vor allem damit sich die Bestimmungen dieser Richtlinie leichter anwenden lassen, indem vorgegeben wird, dass es nicht erforderlich ist, die Kommission von allen Änderungen der Mautregelung zu unterrichten. Darüber hinaus ermöglicht dieser Änderungsantrag eine bessere Anpassung der Definition wesentlicher Änderungen an die Richtlinie 2014/23/EU über die Konzessionsvergabe.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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 EU zu gewährleisten.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Richtlinie

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

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 6 – Absatz 2 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Artikel 6 Absatz 2 wird ein neuer Buchstabe ba angefügt:

„ba) Fahrzeuge von historischem Interesse.“

Änderungsantrag 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.**

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

(7) Ab dem [Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] dürfen die Mitgliedstaaten keine Benutzungsgebühren für leichte **Nutzfahrzeuge** mehr einführen. Benutzungsgebühren, die vor diesem Tag eingeführt wurden, **müssen** bis zum 31. Dezember **2027 abgeschafft** werden.

Geänderter Text

(7) Ab dem [Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] dürfen die Mitgliedstaaten keine Benutzungsgebühren für leichte **Fahrzeuge** mehr einführen. Benutzungsgebühren, die vor diesem Tag eingeführt wurden, **dürfen** bis zum 31. Dezember **2025 beibehalten** werden.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 a – Absatz 3 – Unterabsatz 1

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.

Änderungsantrag 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.“

Änderungsantrag 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 EU beginnen.

Änderungsantrag 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 2a 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.“

Begründung

Die Autobahnnetze, für die eine Infrastrukturgebühr gilt, sollten es den Kraftverkehrsunternehmen ermöglichen, ihren Verpflichtungen gemäß der Verordnung über die Lenk- und Ruhezeiten uneingeschränkt nachzukommen, und allen Benutzern ein hohes Ausmaß an Straßenverkehrssicherheit gewährleisten.

Änderungsantrag 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.*

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 c – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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.**“

(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.**“

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 71

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Staugebühren können unabhängig von den Infrastrukturgebühren eingeführt oder beibehalten werden.

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 7 d a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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.

(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.**

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 7 d a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Die Staugebühr ***muss den Kosten entsprechen, die ein Fahrzeug anderen Verkehrsteilnehmern und indirekt der Gesellschaft verursacht, darf aber die*** in Anhang VI für bestimmte Straßenkategorien festgelegten

(4) Die Staugebühr ***darf nicht unter den*** in Anhang VI für bestimmte Straßenkategorien festgelegten ***Sätzen liegen.***

Höchstsätze nicht übersteigen.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 d a – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Mitgliedstaaten schaffen geeignete Mechanismen für die Überwachung der mit Staugebühren erzielten Wirkung und für die Überprüfung der Gebührenhöhe. Sie überprüfen **regelmäßig, zumindest alle drei Jahre**, die Höhe der Gebühren, um sicherzustellen, dass diese nicht höher sind als die Kosten der in dem betreffenden Mitgliedstaat auftretenden Staus, die auf den Straßenabschnitten entstehen, auf denen die Staugebühr erhoben wird.“

Geänderter Text

(5) Die Mitgliedstaaten schaffen geeignete Mechanismen für die Überwachung der mit Staugebühren erzielten Wirkung und für die Überprüfung der Gebührenhöhe. Sie überprüfen **jährlich** die Höhe der Gebühren, um sicherzustellen, dass diese nicht höher sind als die Kosten der in dem betreffenden Mitgliedstaat auftretenden Staus, die auf den Straßenabschnitten entstehen, auf denen die Staugebühr erhoben wird.“

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

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;

Änderungsantrag 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;

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll die Einführung von Bestimmungen für Aufschläge vereinfacht werden, indem unabhängig von der Zweckbindung der Einnahmen ein einheitlicher Aufschlagssatz von 25 % festgelegt wird.

Änderungsantrag 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 *Kernnetzkorridore* vorgelegt;

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 *Verkehrsinfrastrukturen oder Verkehrsdienste* vorgelegt;

Änderungsantrag 78

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

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll der Regelungsrahmen für die Einführung von Bestimmungen für Aufschläge vereinfacht werden.

Änderungsantrag 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 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

(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.

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.*

Änderungsantrag 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

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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**

Änderungsantrag 82

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g – Absatz 3

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.

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g – Absatz 4 – Unterabsatz 1

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.**

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g – Absatz 4 – Unterabsatz 2

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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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

Spätestens ... [ABl.: bitte Datum einfügen: 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.

Änderungsantrag 87

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8**
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 7 g a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.**

Änderungsantrag 90

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g a – Absatz 3 a (neu)

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

Änderungsantrag 91

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g a – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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.

(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.**

Änderungsantrag 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 EU-Mitgliedstaaten in Gebrauch befindlichen Bordgeräte für dieses Mautsystem

verwenden können.“

Änderungsantrag 93

Vorschlag für eine Richtlinie

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

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 h – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) 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 EU oder der einzelstaatlichen Rechtsrahmen anzupassen.“

Änderungsantrag 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:

Änderungsantrag 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 ermäßigungsberechtigte Fahrzeuge erhoben wird.“

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 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) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 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.

Änderungsantrag 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) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 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.

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10 – Buchstabe b

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 i – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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

(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.***“

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.“

Änderungsantrag 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)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) Nach Absatz 3 wird der folgende Absatz 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.“

Änderungsantrag 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 Zahlstellen mit der Möglichkeit, einen Beleg zu erhalten, einschließlich elektronischen,** Zahlungsmitteln inner- und außerhalb derjenigen Mitgliedstaaten zu entrichten, in denen sie erhoben werden.“

Änderungsantrag 101

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11 – Buchstabe b

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 j – Absatz 3

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.

Änderungsantrag 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.***“

Änderungsantrag 103

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13 a (neu)
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Der folgende Artikel 8 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 der Bestimmungen des Artikels 7b zu vergewissern.

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

Änderungsantrag 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

(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 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:

Geänderter Text

-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 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:

Änderungsantrag 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

Geänderter Text

-aa) Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

“b) die Verringerung der

straßenverkehrsbedingten
*Umweltverschmutzung an ihrem
Ursprung;*

straßenverkehrsbedingten
Luftverschmutzung und Lärmbelastung;

Änderungsantrag 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;“*

Änderungsantrag 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

Geänderter Text

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

*-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;“*

Änderungsantrag 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

Geänderter Text

f) die Unterstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes;

-ad) Absatz 2 Buchstabe f erhält folgende Fassung:

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

Änderungsantrag 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

Geänderter Text

h) die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und

-ae) Absatz 2 Buchstabe h erhält folgende Fassung:

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

Änderungsantrag 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

Geänderter Text

i) die Bereitstellung sicherer **Parkplätze.**

-af) Absatz 2 Buchstabe i erhält folgende Fassung:

„i) die Bereitstellung sicherer, **geschützter Parkflächen.**“

Änderungsantrag 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

Geänderter Text

(3) Einnahmen aus Staugebühren oder

(3). Einnahmen aus Staugebühren oder

der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen werden verwendet, um das Stauproblem anzugehen, **und zwar insbesondere** durch:

der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen werden verwendet, um das Stauproblem anzugehen, **beispielsweise** durch:

Änderungsantrag 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;

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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) Es wird ein neuer Absatz 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.“*

Änderungsantrag 115

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 e – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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.**

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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 Gesamteinahmen aus Aufschlägen mit Angabe der Straßenabschnitte, auf denen sie erhoben wurden;

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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 (*).

Begründung

Bei der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Wegekostenanrechnung muss sich die Allokationsregel auf alle erfassten Fahrzeugtypen beziehen.

Änderungsantrag 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

Geänderter Text

– 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.“;

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.“;

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 124

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Buchstabe c

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III a – Tabelle 3 (neu)

Vorschlag der Kommissioni

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

Änderungsantrag 125

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Absatz 1 – Buchstabe c

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III a – Tabelle 4 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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,</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>

Benzin

	<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>

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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

Änderungsantrag 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

Änderungsantrag 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. -gefälle, geografische Höhe oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist.“;

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

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 131

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Kraftomnibusse	Kraftomnibusse
2,5	1,5

BEGRÜNDUNG

1. Die derzeitige Situation

Mit der Richtlinie 1999/68/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge wurde im Wesentlichen das Ziel verfolgt, Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Kraftverkehrsunternehmen abzubauen, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts sicherzustellen und den Grundsatz des freien Warenverkehrs zu gewährleisten.

Im Zuge der Überarbeitung der Richtlinie 1999/68/EG im Jahr 2011 konnte negativen externen Effekten bei der Differenzierung der Gebühren Rechnung getragen und die Möglichkeit geschaffen werden, Gebühren für externe Kosten einzuführen. Doch auch die Richtlinie aus dem Jahr 2011 trug nicht uneingeschränkt zu den Zielen des Verkehrsweißbuchs bei, was die durchgehende Anwendung des Verursacher- und des Nutzerprinzips im transeuropäischen Verkehrsnetz betrifft. Heute gelten nur auf knapp 25 % des gesamten transeuropäischen Straßennetzes entfernungsabhängige Gebühren für Schwerfahrzeuge.

2. Der Vorschlag der Kommission

- Einbeziehung aller Schwerfahrzeuge in den Anwendungsbereich: Ab 2020 müssen die bestehenden und neuen Mautsysteme für Schwerfahrzeuge auch für Kraftomnibusse gelten. Außerdem wird es nicht mehr möglich sein, Fahrzeuge von weniger als 12 Tonnen von Mautgebühren auszunehmen. Mit dieser Maßnahme sollen Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schwerfahrzeugen begrenzt und die Belastung durch Gebühren nicht nur von Schwerfahrzeugen von mehr als 12 Tonnen getragen werden.
- Die Kommission schlägt vor, einige Bestimmungen der Richtlinie auf leichte Fahrzeuge auszuweiten, insbesondere was die Differenzierung der Infrastrukturgebühren betrifft.
- Verbot von Vignetten für Schwerfahrzeuge ab 2024 und für leichte Fahrzeuge ab 2028 im Sinne einer besseren Anwendung des Nutzerprinzips.
- Möglichkeit der Einführung von Staugebühren.
- Differenzierung der Staugebühren in Abhängigkeit von den CO₂-Emissionen für Schwerfahrzeuge ab 2021 und in Abhängigkeit von den CO₂-Emissionen und den EURO-Normen für leichte Fahrzeuge.
- Senkung der Infrastrukturgebühren für emissionsfreie Fahrzeuge um 75 %.
- Auf bestimmten Abschnitten des Straßennetzes, auf denen die von schweren Nutzfahrzeugen verursachten Umweltschäden die durchschnittlichen Umweltschäden übersteigen, müssen Gebühren für externe Kosten eingeführt werden.
- Ferner legt die Kommission Vorschläge vor, um die Mautsysteme transparenter zu machen und die Verwendung der Einnahmen zu überwachen.

3. Die Vorschläge der Berichterstatterin

Der Vorschlag der Kommission enthält mehrere Maßnahmen, die in die Richtung der Ziele des Verkehrsweißbuchs – uneingeschränkte Anwendung des Verursacher- und des Nutzerprinzips – gehen. Daher vertritt die Berichterstatterin die Auffassung, dass das Europäische Parlament das angestrebte Ziel des Vorschlags der Kommission beibehalten sollte.

Die Berichterstatterin ist ferner der Auffassung, dass der Vorschlag der Kommission in Bezug auf mehrere zentrale Aspekte verbessert und gestärkt werden sollte. Diesbezüglich enthält der Bericht mehrere Änderungsanträge zu wesentlichen Bestandteilen des Textes, die im Wesentlichen fünf Achsen betreffen:

- a) Beseitigung der Unterscheidung zwischen verschiedenen Straßenbenutzern und Anwendung des Verursacher- und des Nutzerprinzips auf alle Fahrzeuge:
 - Um dieses Ziel zu erreichen, schlägt die Berichterstatterin vor, nach Ablauf der Vignettensysteme Mautgebühren einzuführen, bei denen nicht nach Fahrzeug unterschieden wird, damit sich alle Straßenbenutzer an den Infrastrukturgebühren und den Gebühren für externe Kosten beteiligen.
 - Als Klarstellung des Vorschlags der Kommission zu den externen Kosten sollte auf den Straßennetzen, auf denen eine Infrastrukturgebühr erhoben wird, eine Gebühr für externe Kosten eingeführt werden.
 - Die Anwendung des Verursacher- und des Nutzerprinzips auf alle Fahrzeuge trägt zur Beseitigung der Unterscheidung zwischen verschiedenen Straßenbenutzern bei.

- b) Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen im Straßengüterverkehr und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern:
 - Um dieses Ziel zu erreichen, schlägt die Berichterstatterin vor, Vignetten nicht nur zu verbieten, sondern sie durch entfernungsabhängige Systeme zu ersetzen. Ziel ist es, dafür zu sorgen, dass die Straßennetze des TEN-V, die vignettenpflichtig waren, auch weiterhin gebührenpflichtig sind, damit es vor allem zu keiner Wettbewerbsverzerrung mit anderen Verkehrsträgern kommt.
 - Zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen wird vorgeschlagen, die für Kleintransporter, mit denen Güter befördert werden, geltenden Bestimmungen an jene für schwere Fahrzeuge anzupassen.

- c) Bekämpfung der zunehmenden Verschlechterung des Straßennetzes in Europa:
 - Die öffentlichen Ausgaben für die Straßeninstandhaltung sind in der EU in der Zeit von 2006 bis 2013 um circa 30 % zurückgegangen. Dies gefährdet die Straßenverkehrssicherheit. Um dieser Herausforderung zu begegnen, schlägt die Berichterstatterin vor, dass die Infrastrukturgebühren für die Instandhaltung und Verbesserung der Verkehrswege sowie für die Verbesserung der Verkehrssysteme zweckgebunden werden.

d) Beschleunigung des Übergangs zu einer sauberen Mobilität:

- Die Berichterstatterin schlägt vor, die Einnahmen aus den Gebühren für externe Kosten zur Finanzierung des Übergangs zu einer emissionsarmen Mobilität zu verwenden.
- Die Berichterstatterin schlägt ferner vor, die Anwendung von Aufschlagssystemen zur Finanzierung von Vorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu erleichtern.

e) Akzeptanz und Transparenz der Mautsysteme:

- Nach Auffassung der Berichterstatterin trägt die Zweckbindung der Einnahmen zur Akzeptanz der Mautsysteme bei. Unter diesem Blickwinkel schlägt sie vor, die Einnahmen aus den Gebühren im Gebiet des Straßenabschnitts zu verwenden, auf dem die Gebühren erhoben werden.
- Um den Besonderheiten einiger Regionen Rechnung zu tragen, schlägt die Berichterstatterin vor, die Möglichkeit der Einführung einer pauschalen Kilometerbefreiung auf spezifischen Straßenabschnitten vorzusehen, damit mehr Spielraum und Flexibilität entsteht, um der Situation der Regionen in Randlage Rechnung zu tragen.
- Um die soziale Inklusion und den territorialen Zusammenhalt zu gewährleisten, schlägt die Berichterstatterin vor, den Umfang der für häufige Benutzer vorgesehenen Rabatte zu erhöhen, vor allem außerhalb großer Ballungsräume.
- Die Berichterstatterin ist der Ansicht, dass Straßennetze, für die eine Infrastrukturgebühr gilt, ein hohes Ausmaß an Straßenverkehrssicherheit gewährleisten und über alle erforderlichen Infrastruktureinrichtungen verfügen müssen, etwa sichere, geschützte Parkplätze, um den Verpflichtungen gemäß der Verordnung über die Lenk- und Ruhezeiten nachzukommen.
- Zur Sicherstellung der Transparenz der Mautsysteme, vor allem bei der Berechnung der Höhe der Gebühren und der Zuweisung der Einnahmen, schlägt die Berichterstatterin vor, in jedem Mitgliedstaat eine unabhängige Aufsichtsbehörde für die Mautsysteme einzurichten und für ein hohes Ausmaß an Information aller Benutzer über die Verwendung der Einnahmen zu sorgen.
- Die Berichterstatterin ändert den Vorschlag der Kommission zu Staugebühren, damit Busse und insbesondere kollektive Verkehrsträger nicht über Gebühr benachteiligt werden.

ANLAGE: AUFLISTUNG VON ORGANISATIONEN UND PERSONEN, VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN INFORMATIONEN ERHALTEN HAT

Die folgende Liste wird auf rein freiwilliger Basis unter der ausschließlichen Verantwortung der Berichterstatterin erstellt. Die Berichterstatterin erhielt bei der Vorbereitung des Entwurfs eines Berichts Informationen von folgenden Organisationen oder Personen:

ORGANISATION ODER PERSON
AEGPL EUROPE
ALBERTIS
ALBERTO MAZZO, BERICHTERSTATTER DES EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES
ASFINAG LIAISON OFFICE BRUSSELS
ASSOCIATION DES RÉGIONS DE FRANCE
BORNE ÉLISABETH, FRANZÖSISCHE VERKEHRSMINISTERIN
CLECAT
COMITÉ D'ORIENTATION DES ASSISES DE LA MOBILITÉ
COMITÉ POUR LA TRANSALPINE
CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES ET MARITIMES (CRPM)
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES DIRECTEURS DE ROUTES
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DU RAIL (CER)

DEUTSCHE BAHN
EL KHADRAOUI SAÏD – EUROPEAN POLITICAL STRATEGY CENTRE
E-MOBILITY PLATFORM
EURELECTRIC
EUROPEAN ASSOCIATION OF TOLLED MOTORWAYS (ASECAP)
EUROPEAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATION – ACEA
EUROPEAN EXPRESS ASSOCIATION (EEA)
EUROPEAN RAIL FREIGHT ASSOCIATION
EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL (ESC)
EUROPEAN UNION ROAD FEDERATION (ERF)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA)
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
HISTORIC VEHICLE GROUP
IMONITRAF
INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU)
LAHELLEC GERARD, VICE- PRESIDENT OF THE REGION OF BRITTANY WITH RESPONSIBILITY FOR TRANSPORT
MICHELIN

MISSION OF NORWAY TO THE EUROPEAN UNION
MOSKOVSKI IVAYLO, BULGARISCHER VERKEHRSMINISTER
PICHEREAU DAMIEN, MITGLIED DER FRANZÖSISCHEN NATIONALVERSAMMLUNG
ÖBB-HOLDING AG (AUSTRIAN FEDERAL RAILWAYS)
SHV ENERGY
SIEMENS
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF)
TDIE
TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT
VAN ESSEN HUIB CE DEFLT
VINCI CONCESSION
ŽAGAR IVAN, BERICHTERSTATTER DES AUSSCHUSSES DER REGIONEN

28.3.2018

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

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))

Verfasser der Stellungnahme (*): Seb Dance

(*): Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

KURZE BEGRÜNDUNG

Die Richtlinie 1999/62/EG bildet den Rechtsrahmen für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen durch Lastkraftwagen (Lkw). Durch sie werden Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, Gebühren einzuführen, sondern Mindestanforderungen für die Erhebung von Infrastrukturgebühren festgelegt.

Der Europäischen Umweltagentur (EUA) zufolge ist der Straßenverkehr der größte Verursacher von Treibhausgasemissionen in der EU. Während der Verkehr insgesamt für 23 % der gesamten CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich ist, liegt der Anteil des Straßenverkehrs daran bei 72 %. Der Großteil dieser Emissionen (über 60 %) wird von Personenkraftwagen ausgestoßen; zugleich steigen die von Lastkraftwagen verursachten Emissionen. Den aktuellen Entwicklungen nach zu urteilen werden die Emissionsreduktionen im Straßenverkehr nicht ausreichen, um die Klimaschutzziele der EU für 2030 und 2050 zu erreichen.

Durch die Kosten der im Straßenverkehr ausgestoßenen Luftschadstoffemissionen entstehen der Gesellschaft weitere erhebliche Kosten. Nach Angaben der EUA ist Luftverschmutzung die Ursache für jährlich rund 500 000 vorzeitige Todesfälle in der EU. Hauptverursacher sind dabei Emissionen aus dem Straßenverkehr.

Aufgrund des steigenden Beförderungsbedarfs verschärft sich zusehends das Problem der Verkehrsüberlastung, das sich in erheblichen Kosten für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt niederschlägt, die auch die Form von Verspätungen, sinnlosem Treibstoffverbrauch und zusätzlichen CO₂- und Schadstoffemissionen annehmen und insgesamt 1–2 % des BIP der EU entsprechen. Obwohl die derzeit geltende Richtlinie die Möglichkeit vorsieht, Gebühren für

die externen Kosten des Straßenverkehrs zu erheben, ist diese Bestimmung kaum in Anspruch genommen worden.

In ihrem Weißbuch aus dem Jahr 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ 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. Den aktuellen Entwicklungen nach zu urteilen ist die EU weit davon entfernt, dieses Ziel zu erreichen.

Im Großen und Ganzen begrüßt der Verfasser das Ziel des Vorschlags der Kommission, durch eine breitere Anwendung des Nutzer- und des Verursacherprinzips einen finanziell und ökologisch nachhaltigen Straßenverkehr zu fördern. Mit seiner Stellungnahme will der Verfasser sicherstellen, dass effiziente und faire Straßengebühren zu den Bemühungen der EU beitragen können, sowohl die CO₂- als auch die Schadstoffemissionen zu senken, indem das Verursacherprinzip besser angewandt und ein schnellerer Übergang zu einer sauberen und emissionsfreien Mobilität gefördert wird.

Anwendungsbereich

Die derzeit geltende Richtlinie bezieht sich nur auf Lastkraftwagen. Die Kommission schlägt jedoch vor, den Rechtsrahmen auf alle schweren (Kraftomnibusse) und leichten Nutzfahrzeuge (Personenkraftwagen und Kleintransporter) auszuweiten. Der Verfasser befürwortet diese Ausweitung des Anwendungsbereichs. Kraftomnibusse, Personenkraftwagen und Kleintransporter sind für einen erheblichen Teil des Verkehrsaufkommens und einen großen Teil der Abnutzung der Verkehrswege (und weitere externe Kosten) verantwortlich. Dennoch ist ihr Beitrag in Form von Straßengebühren ungenügend.

Um faire und effiziente Gebühren zu fördern, schlägt der Verfasser vor, zwischen Personenkraftwagen und für die Güterbeförderung bestimmten Kleintransportern zu unterscheiden, sodass Mautgebühren für schwere Nutzfahrzeuge (ab 3,5 t) auch auf große Kleintransporter Anwendung finden, die für die Beförderung von Gütern genutzt werden. Bei der Beförderung von Gütern werden zunehmend große Kleintransporter eingesetzt, um Vorschriften für schwere Nutzfahrzeuge zu umgehen.

Infrastrukturgebühren: entfernungs- oder zeitabhängig?

Der Verfasser begrüßt den Vorschlag, zeitabhängige Straßengebühren (Vignetten) abzuschaffen, da diese nicht die tatsächliche Straßennutzung widerspiegeln und Fahrer dazu verleiten, in der Zeit, für die sie bezahlt haben, mehr zu fahren. Entfernungsabhängige Mautgebühren hingegen stehen in einem angemessenen Verhältnis zur Straßennutzung und gehen mit einer besseren Anwendung des Verursacher- und Nutzerprinzips einher.

Der Verfasser schlägt vor, die Fristen für die Abschaffung von Vignetten sowohl für schwere Nutzfahrzeuge, einschließlich Kleintransportern, die Güter befördern, als auch für leichte Nutzfahrzeuge zu verkürzen, da die Internalisierung der externen Kosten aus dem Straßenverkehr und die Anwendung des Verursacherprinzips dadurch vorangetrieben würden.

Externe Kosten

Der Straßenverkehr verursacht erhebliche externe Kosten, auch im Zusammenhang mit dem Klimawandel, der Luftverschmutzung und dem Lärm. Derzeit werden diese Kosten nur zum Teil von dem Sektor getragen. Der Verfasser begrüßt zwar den Vorschlag der Kommission, bei schweren Nutzfahrzeugen die verbindliche Erhebung von Gebühren für externe Kosten auf die am stärksten verschmutzten Abschnitte des Straßennetzes auszuweiten, doch reicht dies nicht aus, um das erklärte Ziel der verbindlichen Internalisierung der externen Kosten im Straßenverkehr zu erreichen.

Der Verfasser schlägt daher vor, verbindlich vorzuschreiben, dass im gesamten infrastrukturengebührenpflichtigen Straßennetz an die Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastigung gekoppelte Gebühren für externe Kosten eingehoben werden. Um effizientere Gebühren und den Übergang zu saubereren Fahrzeugen zu erleichtern, sind die Bezugswerte in Anhang IIIb in verbindliche Mindestwerte für die Erhebung von Gebühren für die Kosten von Luftverschmutzung und Lärmbelastigung umgeändert worden.

Emissionsfreie Mobilität

Straßengebühren können ein wirksames Instrument auf der Nachfrageseite sein, mit dem zu einer leichteren Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge beigetragen werden kann. Um den Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu beschleunigen, schlägt der Verfasser vor, die Ermäßigung in Höhe von 75 % für emissionsfreie Fahrzeuge beizubehalten, allerdings unabhängig davon, ob die Durchführungsmaßnahmen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 in Kraft treten oder nicht.

Der Verfasser schlägt weiter vor, die vierjährige Befreiung von der Entrichtung der Gebühren für externe Kosten, die für Fahrzeuge der höchsten Euro-Klasse gilt, aufzuheben. Nicht nur wäre diese Befreiung für Fahrzeuge der Klasse Euro VI nicht länger relevant, sie für zukünftige Euro-Klassen aufzuheben, würde auch eine schnellere Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge nach sich ziehen.

Zweckbindung der Einnahmen

Durch Straßengebühren werden Mittel mobilisiert, die dazu beitragen sollten, die Instandhaltung und den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen zu finanzieren, die vom Straßenverkehr verursachte Verschmutzung an der Quelle einzudämmen und die Herstellung und die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu erleichtern.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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, die nach Schätzungen der Europäischen Umweltagentur aus dem Jahr 2017 im Jahr 2014 auf dem Gebiet der Union für 399 000, 75 000 bzw. 13 600 vorzeitige Todesfälle durch längere Exposition

verantwortlich waren.

Änderungsantrag 3

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1c) Die Verkehrsüberlastung ist ein Problem, das sich zusehends verschärft und das sich in erheblichen Kosten für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt niederschlägt, die auch die Form von Verspätungen, sinnlosem Treibstoffverbrauch und zusätzlichen CO₂- und Schadstoffemissionen annehmen.

Änderungsantrag 4

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1 d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1d) 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.

Änderungsantrag 5

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1 e (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1e) Gemäß dem Bericht der Europäischen Umweltagentur über die

Luftqualität 2017 war der Straßenverkehr 2015 der Sektor mit den höchsten NOx-Emissionen und stand bei der Rußverschmutzung an zweiter Stelle.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Um sicherzustellen, dass die Benutzungsgebühren angemessen sind, ist es wichtig, im Einklang mit den Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009^{1a} und (EG) Nr. 1072/2009^{1b} des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1c} zwischen leichten Nutzfahrzeugen für die Beförderung von Personen und Kleintransportern für die Beförderung von Gütern zu unterscheiden.

^{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 Fahrtschreiber 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).***

Änderungsantrag 7

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 3 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(3b) Es werden zunehmend
Kleintransporter genutzt, um
sozialrechtliche und branchenspezifische
Bestimmungen für Lastkraftwagen zu
umgehen. Mit dieser Richtlinie dürfte
dafür gesorgt werden, dass Länder
Mautgebühren für große Kleintransporter
erheben, die für den gewerblichen
Güterverkehr genutzt werden.***

Änderungsantrag 8

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 9

**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 Rates¹⁶ eingehalten werden.

¹⁶ Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124).

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

(5) Um die Nutzerakzeptanz für künftige Straßengebühren zu sichern, sollte den Mitgliedstaaten gestattet werden, geeignete Gebührenerhebungssysteme als Teil eines umfangreicheren Pakets von Mobilitätsdiensten einzuführen. ***Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, bei der Einführung der Gebührenerhebungssysteme die gesellschaftliche Akzeptanz der Gebühren und sozioökonomische Faktoren zu berücksichtigen, insbesondere um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors, in dem viele kleine und mittlere Unternehmen tätig sind, aufrechtzuerhalten und die flexiblere Handhabung von Gebühren für Nutzer von Personenkraftwagen zu erleichtern, die darauf angewiesen sind, regelmäßig Verkehrsinfrastrukturen zu nutzen.*** 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 Rates¹⁶ eingehalten werden.

¹⁶ Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124).

Geänderter Text

(5a) 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.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Um die Nutzerakzeptanz für künftige Straßengebühren zu sichern, sollte den Mitgliedstaaten nahegelegt werden, sozioökonomische Faktoren zu berücksichtigen, wenn sie Maßnahmen zur Erhebung von Straßengebühren für Personenkraftwagen umsetzen.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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 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

(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 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, 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.

¹⁷ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

Beitrag zur Erfüllung der EU-Luftqualitätsstandards¹⁷ und der geltenden Grenzwerte oder Zielvorgaben für Lärm leisten, **und würde es ermöglichen, Anreize für die Nutzung sauberer Fahrzeuge zu bieten**. Die Erhebung derartiger Gebühren sollte daher erleichtert werden.

¹⁷ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

Änderungsantrag 13

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.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8) Zu diesem Zweck sollten die bisherigen Höchstbeträge der gewogenen durchschnittlichen Gebühr für externe Kosten 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.

(8a) Um zu dem im Weißbuch der Kommission vom 28. März 2011 festgelegten Ziel beizutragen, eine vollständige und obligatorische Internalisierung externer Kosten zu erreichen, sollten auf dem

***infrastrukturgebührenpflichtigen
Abschnitt des Straßennetzes verbindlich
Gebühren für externe Kosten erhoben
werden.***

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(8b) Unbeschadet des
Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe a der
Richtlinie 1999/62/EG sollte den
Mitgliedstaaten gestattet werden,
Gebühren für externe Kosten auf den
Abschnitten des Straßennetzes
einzuführen bzw. beizubehalten, auf
denen keine Infrastrukturgebühren zu
entrichten sind.***

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(8c) Das „Handbuch über die externen
Kosten des Verkehrs“ der
Generaldirektion Mobilität und Verkehr
der Kommission sollte als Grundlage für
die Festlegung von Mindestwerten für die
Internalisierung externer Kosten dienen.***

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9) Die Differenzierung der
Infrastrukturgebühren nach der EURO-
Emissionsklasse hat dazu beigetragen, dass

(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.

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 *müssen* Gebühren für externe Kosten erhoben und in den Situationen, in denen es am meisten darauf ankommt, als zielgerichtetes Mittel zur Anlastung externer Kosten verwendet werden.

Änderungsantrag 18

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 effizientesten Fahrzeuge, *insbesondere emissionsfreier Fahrzeuge*, zu fördern *und deren Wettbewerbsnachteil gegenüber konventionellen Fahrzeugen zu verringern*, sollten die Mitgliedstaaten auf solche Fahrzeuge *so bald wie möglich* deutlich ermäßigte Maut- und Straßenbenutzungsgebühren erheben. *Für einen schnelleren Übergang zu den saubersten und effizientesten Fahrzeugen ist es notwendig, diese Ermäßigungen unabhängig davon zu gewähren, ob die Durchführungsmaßnahmen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Kraft treten oder nicht.*

^{1a} Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI)

und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1).

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(13) Staus im Straßenverkehr, zu denen alle Kraftfahrzeuge mit unterschiedlichen Anteilen beitragen, verursachen Kosten in Höhe von ungefähr 1–2 % des Bruttoinlandsprodukts. Ein beträchtlicher Teil dieser Kosten entfällt auf Staus im außerstädtischen ***und grenzüberschreitenden*** Verkehr. Deshalb sollte eine besondere Staugebühr ***unbeschadet des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 1999/62/EG und*** 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 (***z. B. Projekte zum Auf- und Ausbau grenzüberschreitender Infrastruktur und Projekte zur Verkehrsverlagerung***) ***und die Anreize für einen Übergang des Verkehrs zu alternativen Beförderungsmitteln sowie eine möglichst weitgehende Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit geringen Emissionen bieten. Wird eine neue Infrastruktur für die Erhebung von***

Staugebühren eingeführt, so ist darauf zu achten, dass die entsprechende Methode nicht selbst zur Entstehung oder Ausbreitung von Staus beiträgt.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Staugebühren sollten in verhältnismäßiger Weise die tatsächlichen Kosten widerspiegeln, die jedes Fahrzeug direkt anderen Verkehrsteilnehmern und indirekt der Gesellschaft im Ganzen verursacht. Um zu verhindern, dass solche Gebühren den freien Personen- und Warenverkehr unverhältnismäßig behindern, sollten sie auf bestimmte Beträge begrenzt werden, die den Grenzkosten von Verkehrsstaus bei fast voller Auslastung entsprechen, d. h. wenn das Verkehrsaufkommen die Aufnahmekapazität der Straße fast erreicht hat.

Geänderter Text

(14) Staugebühren sollten in verhältnismäßiger Weise die tatsächlichen Kosten widerspiegeln, die jedes Fahrzeug direkt anderen Verkehrsteilnehmern und indirekt der Gesellschaft im Ganzen verursacht. Um zu verhindern, dass solche Gebühren den freien Personen- und Warenverkehr – ***insbesondere in grenzübergreifenden und städtischen Gebieten*** – unverhältnismäßig behindern, sollten sie auf bestimmte Beträge begrenzt werden, die den Grenzkosten von Verkehrsstaus bei fast voller Auslastung entsprechen, d. h. wenn das Verkehrsaufkommen die Aufnahmekapazität der Straße fast erreicht hat.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(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***

Geänderter Text

(19) Durch Straßengebühren ***werden*** Mittel für die Finanzierung der Instandhaltung und des Ausbaus hochwertiger, ***auch alternativer,*** Verkehrsinfrastrukturen, ***für die Verringerung der vom Straßenverkehr verursachten Verschmutzung an der Quelle und für die Förderung der Herstellung und der Verbreitung***

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.

emissionsfreier Fahrzeuge mobilisiert. **Daher sollten die Mitgliedstaaten** eine entsprechende **Zweckbindung und** Verwendung der Einnahmen aus Straßengebühren **sicherstellen** und zu diesem Zweck über die Verwendung dieser Einnahmen **in angemessener Weise Bericht erstatten**. Dies sollte insbesondere helfen, Finanzierungslücken zu erkennen und die Akzeptanz von **entfernungsabhängigen** Straßennutzungsgebühren in der Öffentlichkeit zu erhöhen.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(21) Es ist notwendig, dafür zu sorgen, dass Gebühren für externe Kosten weiterhin die von schweren Nutzfahrzeugen **und für die Güterbeförderung bestimmten Kleintransportern** 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 **und saubersten** 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 **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 **und für die**

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 2016²¹ 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.

²¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 1 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Güterbeförderung bestimmte Kleintransporter 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 2016²¹ 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.

²¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Geänderter Text

(1a) Bestehende Konzessionsverträge können von den Anforderungen dieser Richtlinie befreit werden, bis der Vertrag erneuert wird.

Änderungsantrag 24

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, **neuen alternativen Verkehrsinfrastrukturen zur Verkehrsverlagerung** oder neuen Infrastrukturverbesserungen, einschließlich umfangreicher struktureller baulicher Instandsetzungen;

Änderungsantrag 25

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 Infrastrukturgebühr, eine Gebühr für externe Kosten **sowie gegebenenfalls eine Staugebühr** beinhaltet;

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 7

Vorschlag der Kommission

(7) „Infrastrukturgebühr“ eine Abgabe zur Anlastung der infrastrukturbezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaurkosten, die in einem Mitgliedstaat

Geänderter Text

(7) „Infrastrukturgebühr“ eine Abgabe zur Anlastung der infrastrukturbezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaurkosten **und der Kosten für die**

entstehen;

Querfinanzierung von neuen alternativen Verkehrsinfrastrukturprojekten die in einem Mitgliedstaat entstehen;

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 11

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 am 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;

Änderungsantrag 28

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 am Menschen und der Schäden an der Umwelt***, die durch die Lärmemissionen eines Fahrzeugs oder das Abrollgeräusch auf dem Straßenbelag verursacht werden;

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2
Richtlinie 1999/62/EG

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(19) „leichtes Nutzfahrzeug“ ein Personenkraftwagen, ein Kleinbus oder Kleintransporter **oder ein für die Güterbeförderung bestimmter Kleintransporter**;

Änderungsantrag 30

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;

Änderungsantrag 31

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

(22a) „für die Güterbeförderung bestimmter Kleintransporter“ für die Güterbeförderung bestimmtes Fahrzeug der Klasse N1 Gruppe III gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007^{1a};

Geänderter Text

^{1a} **Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den**

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 (neu)

Richtlinie 1999/62/EG

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(23a) „emissionsfreier Betrieb“ Betrieb
von Hybridfahrzeugen ohne
Abgasemissionen im gebührenpflichtigen
Straßennetz;**

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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 zur Verringerung der Lärmbelästigung oder **der Luftverschmutzung oder** zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und tatsächliche Zahlungen des Infrastrukturbetreibers für objektive umweltbezogene Aspekte, wie z. B. Schutz gegen Bodenverseuchung, einschließen.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

(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.

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 **2021** beibehalten werden.

Begründung

Aus technischer Sicht gibt es keinen Grund, warum die Mitgliedstaaten Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge nicht früher abschaffen können.

Änderungsantrag 35

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 **sowie auf alle für die Güterbeförderung bestimmten Kleintransporte** angewandt werden, **die mit einem durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 geregelten Fahrtschreiber ausgestattet sind.**

Änderungsantrag 36

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

Geänderter Text

(10) **Bis zum 31. Dezember 2025 können Maut-** und Benutzungsgebühren

leichte Nutzfahrzeuge andererseits **können** unabhängig voneinander eingeführt oder beibehalten werden.

für schwere Nutzfahrzeuge einerseits und für leichte Nutzfahrzeuge andererseits unabhängig voneinander eingeführt oder beibehalten werden.

Begründung

Bis 31. Dezember 2025 sollen Vignetten für alle Fahrzeuge abgeschafft werden.

Änderungsantrag 37

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.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7c – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten **behalten für alle Fahrzeugklassen** eine Gebühr für externe Kosten **bei**, die durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung oder Lärmbelastung oder beides entstehen, oder **führen diese ein**.

Die 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.

(4a) Ab dem 1. Januar 2022 wenden die Mitgliedstaaten, die Mautgebühren erheben, auf schwere Nutzfahrzeuge und auf für die Güterbeförderung bestimmte Kleintransporter im gesamten

*infrastrukturgebührenpflichtigen
Straßennetz eine an die Kosten für
verkehrsbedingte Luftverschmutzung und
Lärmbelästigung gekoppelte Gebühr für
externe Kosten an.*

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 7 c – Absatz 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(4b) Ab dem 1. Januar 2025 wenden
die Mitgliedstaaten auf alle schweren und
leichten Nutzfahrzeuge im gesamten
infrastrukturgebührenpflichtigen
Straßennetz die an die Kosten für
verkehrsbedingte Luftverschmutzung und
Lärmbelästigung gekoppelte Gebühr für
externe Kosten an oder behalten diese bei.*

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 7 c – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(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.“*

*(5) Die Mitgliedstaaten, die
Mautgebühren erheben, **können auf
schwere und leichte Nutzfahrzeuge** eine
höhere Gebühr für externe Kosten auf dem
in Artikel 7 Absatz 1 genannten Abschnitt
des Straßennetzes **anwenden**, auf dem die
von schweren Nutzfahrzeugen **und für die
Güterbeförderung bestimmten
Kleintransportern** verursachten
Umweltschäden die durchschnittlichen
Umweltschäden übersteigen, die schwere
Nutzfahrzeuge **und für die
Güterbeförderung bestimmte
Kleintransporter** nach der entsprechend*

den einschlägigen Berichtsanforderungen in Anhang IIIa getroffenen Festlegung verursachen.

Änderungsantrag 41

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) Die Mitgliedstaaten und die zuständigen Regionen können eine an die Kosten für verkehrsbedingte Umwelt- und Luftverschmutzung und Lärmbelästigung gekoppelte Gebühr für externe Kosten auf den Abschnitten des Straßennetzes einführen oder beibehalten, auf denen keine Infrastrukturgebühren zu entrichten sind.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 (neu)
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 7 d a – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Wird eine neue Infrastruktur für die Erhebung von Staugebühren eingeführt, so ist sicherzustellen, dass die entsprechende Methode nicht zur Entstehung oder Ausbreitung von Staus beiträgt.

Änderungsantrag 43

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

Vorschlag der Kommission

(1) Nach Unterrichtung der Kommission kann ein Mitgliedstaat zu der Infrastrukturgebühr, die auf bestimmten Straßenabschnitten erhoben wird, die regelmäßig von Staus betroffen sind oder deren Nutzung durch Fahrzeuge erhebliche Umweltschäden verursacht, unter folgenden Voraussetzungen einen Aufschlag hinzuaddieren:

Geänderter Text

(1) Nach Unterrichtung der Kommission kann ein Mitgliedstaat **oder eine zuständige Region** zu der Infrastrukturgebühr, die auf bestimmten Straßenabschnitten erhoben wird, die regelmäßig von Staus betroffen sind oder deren Nutzung durch Fahrzeuge erhebliche Umweltschäden verursacht, unter folgenden Voraussetzungen einen Aufschlag hinzuaddieren:

Änderungsantrag 44

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 wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte der Kernnetzkorridore investiert werden; in letzterem Fall darf der Aufschlag **50 %** nicht übersteigen;

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 g – Absatz 4 – Unterabsatz 2

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

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. 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.

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. **Ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie]** werden die Infrastrukturgebühren **bei emissionsfreien Fahrzeugen** um 75 % gegenüber dem Höchstsatz verringert. **Dieselbe Ermäßigung gilt für den emissionsfreien Betrieb, sofern sich dieser nachweisen lässt.**

Änderungsantrag 46

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) Die Kommission legt einen Bewertungsbericht vor, in dem sie den Marktanteil emissionsfreier Fahrzeuge prüft [ABL.: bitte Datum einfügen: fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]. Die Kommission ist befugt, gegebenenfalls im Einklang mit Artikel 9 Buchstabe e einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um die für emissionsfreie Fahrzeuge geltende Ermäßigung gegenüber dem Höchstsatz bei Infrastrukturgebühren neu zu berechnen.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 7 g a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Ab 1. Januar 2022 differenzieren

(2) Ab 1. Januar 2022 differenzieren

die Mitgliedstaaten die Mautgebühren und bei Benutzungsgebühren zumindest die **Jahresgebühren** nach den CO₂- und Schadstoffemissionen der Fahrzeuge gemäß den Vorschriften in Anhang VII.

die Mitgliedstaaten die Mautgebühren und bei Benutzungsgebühren zumindest die **monatlichen Gebühren** nach den CO₂- und Schadstoffemissionen der Fahrzeuge gemäß den Vorschriften in Anhang VII.

Änderungsantrag 48

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) Ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] werden die Infrastrukturgebühren bei emissionsfreien leichten Nutzfahrzeugen um 75 % gegenüber dem Höchstsatz verringert.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Richtlinie

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

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 i – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) In Absatz 2 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„ca) auf Nutzer von Personenkraftwagen, die insbesondere aufgrund ihres Wohnorts in einem ländlichen, schwer erreichbaren oder abgelegenen Gebiet darauf angewiesen sind, die Infrastruktur regelmäßig zu nutzen, finden solche Rabatte oder Ermäßigungen höchstens in Höhe von 50 % Anwendung.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Richtlinie

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

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

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 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:

- a) die Förderung einer wirksamen Kostenanlastung;
- b) die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung;
- c) die Abfederung der Auswirkungen

Geänderter Text

-a) Absatz 2 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, **werden** die Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren und aus den Gebühren für externe Kosten zugunsten des Verkehrssektors und zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems verwendet. **Die Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen werden in einen oder mehreren der folgenden Bereiche investiert:**

- a) **die Unterstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und seiner Instandhaltung und Wartung;**
- b) **die Optimierung der Logistik;**
- c) **die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit**
- d) **die Bereitstellung sicherer Parkplätze.**

Die Einnahmen aus den Gebühren für externe Kosten bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen **werden** dazu verwendet, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten **und Schäden an der Gesundheit des Menschen und an der Umwelt vorzubeugen**, wozu auch eine oder mehrere der folgenden Maßnahmen zählen:

- a) die Förderung einer wirksamen Kostenanlastung;
- b) die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung;
- c) die Abfederung der Auswirkungen

der straßenverkehrsbedingten
Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung;

- d) die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen;
- e) die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer und/oder der Ausbau der derzeitigen Kapazitäten;
- f) die Unterstützung *des transeuropäischen Verkehrsnetzes*;
- g) *die Optimierung der Logistik*;
- h) *die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und*
- i) *providing secure parking places.*

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14 – Buchstabe b
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

der straßenverkehrsbedingten
Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung;

- d) die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen;
- e) die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer und/oder der Ausbau der derzeitigen Kapazitäten;
- f) die Unterstützung *und Förderung des Ausbaus der Elektromobilität, einschließlich der Infrastruktur für die Übertragung von Strom an Fahrzeuge*;
- g) *die Querfinanzierung von alternativen effizienten Verkehrsprojekten, die eine Verlagerung des Verkehrs hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern zur Folge haben*;
- h) *die Förderung kollektiver Verkehrsträger.*“

Geänderter Text

aa) Förderung einer umfassenderen Nutzung von Elektro- und (aufladbaren) Hybridfahrzeugen,

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 1999/62/EG
Artikel 9 e – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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.**

Änderungsantrag 53

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 schwere **und leichte** Nutzfahrzeuge muss auf objektive und transparente Weise unter Berücksichtigung des Anteils des Verkehrs mit **unterschiedlichen Fahrzeugen** 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 (*).

Änderungsantrag 54

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 andere **leichte Nutzfahrzeuge** verteilt werden; die Verteilung kann durch objektiv gerechtfertigte Äquivalenzfaktoren, wie sie in Nummer 4 vorgesehen sind, korrigiert werden.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe c

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III a – Überschrift

Vorschlag der Kommission

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE ERHEBUNG VON GEBÜHREN FÜR EXTERNE KOSTEN

Geänderter Text

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE ERHEBUNG VON **HÖHEREN** GEBÜHREN FÜR EXTERNE KOSTEN

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe c

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III a – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

In diesem Anhang werden die Mindestanforderungen festgelegt, die bei der Erhebung einer **höheren** Gebühr für externe Kosten **gegenüber den in Anhang IIIb festgelegten Mindestwerten**

Kosten einzuhalten sind.

und gegebenenfalls bei der Berechnung der Höchstgebühr für externe Kosten einzuhalten sind.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe c
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang III a – Teil 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten geben genau an, auf welchen Abschnitten ihres Straßennetzes **höhere** Gebühren für externe Kosten **gegenüber den in Anhang IIIb festgelegten Mindestwerten** erhoben werden.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe c
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang III a – Teil 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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**.

Geänderter Text

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten **Mindestwerte**, 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 **sind** (im Folgenden „Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen)“) oder **den Mindestwerten entsprechen** (im Folgenden „Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)“).

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe c
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang III a – Teil 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Dieser Abschnitt findet Anwendung, wenn ein Mitgliedstaat beabsichtigt, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten **Referenzwerte**.

Geänderter Text

Dieser Abschnitt findet Anwendung, wenn ein Mitgliedstaat beabsichtigt, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten **Mindestwerte**.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe c
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang III a – Teil 4 – Nummer 4.1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten **Referenzwerte**, so errechnet der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung mittels folgender Formel:

Geänderter Text

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten **Mindestwerte**, so errechnet der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung mittels folgender Formel:

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe c
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang III a – Teil 4 – Nummer 4.2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten **Referenzwerte**, so errechnet der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine

Geänderter Text

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Gebühren für externe Kosten zu erheben, die höher sind als die in Anhang IIIb festgelegten **Mindestwerte**, so errechnet der Mitgliedstaat oder gegebenenfalls eine

unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung mittels folgender Formeln:

unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung mittels folgender Formeln:

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang 1 – Nummer 1 – Buchstabe d
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang III b – Überschrift

Vorschlag der Kommission

REFERENZWERTE FÜR DIE GEBÜHR
FÜR EXTERNE KOSTEN

Geänderter Text

MINDESTWERTE FÜR DIE GEBÜHR
FÜR EXTERNE KOSTEN

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang 1 – Nummer 1 – Buchstabe d
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang III b – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang 1 – 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

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 1 – Nummer 1 – Buchstabe d

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III b – Tabelle 2 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe d

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III b – Tabelle 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Tabelle 2a: Mindestwerte für die Gebühr für externe Kosten für Personenkraftwagen

<i>Fahrzeug</i>	<i>Motor</i>	<i>Euro-Klasse</i>	<i>Vorstadt</i>	<i>Außerstädtisch</i>
<i>Dieselfahrzeug</i>	<i><1,4 l</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>1,4–2,0 l</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>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>

	<i>>2,0 l</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>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Benzinbetriebenes Fahrzeug</i>	<i><1,4 l</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>1,4–2,0 l</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>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>>2,0 l</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>

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe d

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang III b – Tabelle 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Tabelle 2b: Mindestwerte für die Gebühr für externe Kosten für für die Güterbeförderung bestimmte Kleintransporter:

<i>Fahrzeug</i>	<i>Euro-Klasse</i>	<i>Vorstadt</i>	<i>Außerstädtisch</i>
<i>Für die Güterbeförderung bestimmter benzinbetriebener Kleintransporter</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>Für die Güterbeförderung bestimmter dieselbetriebener Kleintransporter</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>

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang V – Teil 1 – Tabelle 2

Vorschlag der Kommission

Tabelle 2: Äquivalenzfaktoren zur Bestimmung des Verhältnisses zwischen den Sätzen für die Stauegebühren für verschiedene Fahrzeugklassen

Fahrzeugklasse	Äquivalenzfaktor
Leichte Nutzfahrzeuge	1
Starre Lastkraftwagen	1.9
Kraftomnibusse	2.5

Geänderter Text

Tabelle 2: Äquivalenzfaktoren zur Bestimmung des Verhältnisses zwischen den Sätzen für die Staugebühren für verschiedene Fahrzeugklassen

Fahrzeugklasse	Äquivalenzfaktor
Leichte Nutzfahrzeuge	1
Starre Lastkraftwagen	1,9
Kraftomnibusse	1,5
Sattelkraftfahrzeuge	2,9

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.6.2017
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 15.6.2017
Assoziierte Ausschüsse - datum der bekanntgabe im plenum	16.11.2017
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Seb Dance 21.6.2017
Prüfung im Ausschuss	24.1.2018
Datum der Annahme	27.3.2018
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 50 -: 11 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Joëlle Mélin, Massimo Paolucci, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Cristian-Silviu Buşoi, Nicola Caputo, Albert Deß, Eleonora Evi, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Norbert Lins, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Dubravka Šuica, Keith Taylor, Carlos Zorrinho

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge		
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)		
Datum der Übermittlung an das EP	31.5.2017		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.6.2017		
Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ECON 16.11.2017	ENVI 15.6.2017	
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ECON 27.2.2018		
Assoziierte Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 16.11.2017		
Berichterstatte(rin) Datum der Benennung	Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy 4.7.2017		
Prüfung im Ausschuss	22.1.2018	20.3.2018	14.5.2018
Datum der Annahme	24.5.2018		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: –: 0:	35 2 3	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Michael Gahler, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Jozo Radoš, Matthijs van Miltenburg		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Eric Andrieu, Eleonora Evi, Jude Kirton-Darling, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Datum der Einreichung	7.6.2018		

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

35	+
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
EFDD	Eleonora Evi, Marco Zullo
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Gahler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Lucy Anderson, Eric Andrieu, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jude Kirton-Darling, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Janusz Zemke, Claudia Țapardel
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor

2	-
ECR	Jacqueline Foster
PPE	Andor Deli

3	0
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Anneleen Van Bossuyt
PPE	Dieter-Lebrecht Koch

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung