



2017/0114(COD)

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

PA_Legam

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 infrastrukturegebührenpflichtigen 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 Fahrtenschreiber 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

Geänderter Text

(10) **Bis zum 31. Dezember 2025**

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

können Maut- und Benutzungsgebühren 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 infrastrukturegebührenpflichtigen 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 infrastrukturegebührenpflichtigen 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*

(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***

getroffenen Festlegung verursachen.“

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

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.

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. **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

(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.

Geänderter Text

(2) Ab 1. Januar 2022 differenzieren 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

Geänderter Text

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

-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.*

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 *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.*“

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

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

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 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

| Fahrzeug | Motor | Euro-Klasse | Vorstadt | Außerstädtisch |
|-----------------------|------------------|--------------------|-----------------|-----------------------|
| Dieselfahrzeug | <1,4 l | Euro 2 | 1,9 | 0,9 |
| | | Euro 3 | 1,6 | 0,9 |
| | | Euro 4 | 1,3 | 0,7 |
| | | Euro 5 | 0,9 | 0,5 |
| | | Euro 6 | 0,6 | 0,3 |
| | 1,4–2,0 l | Euro 0 | 3,6 | 1,0 |
| | | Euro 1 | 1,9 | 0,9 |
| | | Euro 2 | 1,8 | 0,8 |
| | | Euro 3 | 1,7 | 0,9 |
| | | Euro 4 | 1,4 | 0,7 |
| | | Euro 5 | 0,9 | 0,5 |
| | | Euro 6 | 0,6 | 0,3 |

| | | | | |
|-----------------------------------|------------------|---------------|------------|------------|
| | <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> |
| Benzinbetriebenes Fahrzeug | <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 |