



BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: pr3@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-17.002/0027-I/PR3/2017 DVR:0000175



An die
Parlamentsdirektion
EU- und Internationaler Dienst
z.Hdn. Mag.^a Sandra Kusmierczyk

Parlament
1017 Wien

Wien, am . Juli 2017 03.07.2017

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beehrt sich nachstehend auf Grund der am 5. Juli 2017 stattfindenden Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates eine Information gemäß § 6 EU-InfoG zu dem in die ho. Zuständigkeit fallenden **TOP 2** zu übermitteln.

1. Bezeichnung des Dokuments

COM (2017) 275 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

2. Inhalt des Vorhabens

– Geltende Rechtslage

Die geltende Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie 2011/76/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge („Wegekostenrichtlinie“) gilt für Kraftfahrzeugsteuern und für Maut- und Benutzungsgebühren, die von Fahrzeugen über 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht erhoben werden.

Bezüglich der Kraftfahrzeugsteuern normiert die Richtlinie Mindeststeuersätze, die von den Mitgliedstaaten grundsätzlich nicht unterschritten werden dürfen. Für die (zeitabhängigen) Benutzungsgebühren (z.B. Eurovignette) werden nach Fahrzeugemissionsklassen und Zahl der Achsen gestaffelte Höchstsätze festgelegt.

Die Richtlinie legt auch fest, dass sich die (streckenbezogenen) Mautgebühren an den Infrastrukturkosten, d.h. den Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren müssen. Darüber hinaus ist auch die Einbeziehung von sog. externen Kosten der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung, die vom Straßengüterverkehr verursacht werden, zulässig.

Die Bestimmungen der Richtlinie gelten grundsätzlich für Maut- und Benutzungsgebühren, die auf dem TEN-Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) erhoben werden. Auf dem übrigen Straßennetz können ebenfalls Maut- und Benutzungsgebühren eingehoben werden, die Mitgliedstaaten sind dabei aber nicht an die Vorgaben der Richtlinie gebunden.

Die geltende Wegekostenrichtlinie sieht die Möglichkeit vor, die Mautgebühren in Bergregionen um bis zu 15% zu erhöhen, wenn die Einnahmen aus diesem Zuschlag zur Querfinanzierung alternativer Verkehrsinfrastrukturen von vorrangigem europäischem Interesse gemäß der TEN-V-Leitlinien im gleichen Korridor investiert werden. Für grenzüberschreitende Abschnitte dieser Projekte (wie dem Brennerbasistunnel) kann dieser Querfinanzierungszuschlag bis zu 25% betragen (wie auf der A 13 Brennerautobahn und der A 12 im Unterinntal).

– Wesentliche Elemente des Vorschlags der Europäischen Kommission:

Der Anwendungsbereich der Richtlinie soll ausgedehnt werden, indem erstmals Bestimmungen für leichte Kraftfahrzeuge bis 3,5 t (Pkw, Kleinbusse, Kleintransporter) vorgesehen werden:

- Spätestens ab 2024 müssen in allen Vignettensystemen mind. 10-Tagesvignetten, Monats- oder/und 2-Monatsvignetten sowie Jahresvignetten vorgesehen werden. Die Preise sind entsprechend den in der Richtlinie angeführten Verhältnissen zu staffeln.
- Die Pkw-Vignette soll nur noch bis Ende 2027 möglich sein.
- Ab 1. Jänner 2022 müssen Mautgebühren für Pkw bzw. in Fällen zeitabhängiger Benutzungsgebühren zumindest die Jahresvignette verpflichtend nach CO₂- und

Schadstoffemissionen differenziert werden.

Schwere Kraftfahrzeuge über 3,5 t (Lkw, Busse):

- Für die Gebühren zur Anlastung externer Kosten von Lärm- und Schadstoffemissionen gelten künftig statt der bisherigen Höchstsätze sog. „Referenzwerte“, die von den Mitgliedstaaten überschritten werden dürfen, wenn mittels der entsprechenden Berechnungen tatsächlich höhere externe Kosten nachweisbar sind.
- Ab 1. Jänner 2021 müssen Mitgliedstaaten mit Mautsystemen zumindest auf besonders umweltbelasteten Streckenabschnitten verpflichtend auch Gebühren für externe Kosten einheben.
- Eine Differenzierung der Infrastrukturgebühren nach CO₂-Emissionen soll erfolgen, sobald die Kommission entsprechende Referenzwerte und Fahrzeugkategorien festgelegt hat.
- Staugebühren sollen künftig nicht mehr aufkommensneutral im Rahmen einer Differenzierung der Infrastrukturgebühren, sondern als zusätzlicher Kostenfaktor auf überlasteten Straßenabschnitten eingehoben werden dürfen. Sie dürfen jedoch nur unter der Voraussetzung eingehoben werden, dass alle Fahrzeuge – also auch Pkw – betroffen sind und die in der Richtlinie festgelegten Höchstsätze nicht überschritten werden.
- Querfinanzierungszuschläge für vorrangige TEN-Infrastrukturprojekte von europäischem Interesse dürfen künftig auch in Nicht-Bergregionen eingehoben werden. Gebühren für externe Kosten von Lärm- und Schadstoffemissionen können zusätzlich angelastet werden, und zwar anders als bisher schrittweise auch für EURO IV-, EURO V und EURO VI-Fahrzeuge. Die Einnahmen müssen ebenfalls zur Finanzierung von vorrangigen TEN-Projekten verwendet werden.
- Die Kfz-Steuer-Mindestsätze für schwere Güterkraftfahrzeuge über 3,5 t sollen ab Inkrafttreten der geänderten Richtlinie innerhalb von fünf Jahren jährlich um 20% abgesenkt werden, entfallen also letztlich.

Es soll auch weiterhin keine verpflichtende generelle Zweckbindung der Einnahmen aus Maut-, Benützungsgebühren (Vignetten) und externen Kosten geben. Nur die Einnahmen aus den Staugebühren müssen für Maßnahmen zur Staureduzierung (wie Förderung des öffentlichen Verkehrs, Beseitigung von Infrastrukturengpässen im TEN-Netz und Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer) verwendet werden.

3. Hinweise auf Mitwirkungsrechte des Nationalrates und Bundesrates

Keine Besonderheiten.

4. Auswirkungen auf die Republik Österreich einschließlich eines allfälligen Bedürfnisses nach innerstaatlicher Durchführung

Die Umsetzung der Bestimmungen der EU-Richtlinie 1999/62/EG für Maut- und Benutzungsgebühren erfolgt im Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 sowie in der darauf aufbauenden Mauttarifverordnung, die gegebenenfalls einer entsprechenden Änderung zu unterziehen wären.

5. Position des Herrn Bundesministers

Die Zielsetzung, dass alle Gebührensysteme für Pkw in Europa nicht-diskriminierend und verhältnismäßig gestaltet werden sollen, wäre grundsätzlich zu unterstützen. Die von der Europäischen Kommission gewählte Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Wegekostenrichtlinie auf Fahrzeuge bis 3,5 t ist hierfür aber nicht der geeignete Weg.

Einheitliche Rahmenbedingungen für den grenzüberschreitenden schweren Güterverkehr auf den hochrangigen Straßen in Europa sind aus Gründen des fairen Wettbewerbs und der nachhaltigen Bewältigung des Straßengüterverkehrs sinnvoll und notwendig. Ob und in welcher Art und Weise jedoch der PKW als Individualverkehr besteuert wird, sollte wie bisher der Subsidiarität der Mitgliedstaaten unterliegen.

– Kein verpflichtendes Auslaufen der Vignette

Das von der Kommission vorgeschlagene verpflichtende Aus für alle Pkw-Vignettensysteme in Europa bis spätestens Ende 2027 kann jedenfalls nicht unterstützt werden. Das österreichische Vignettensystem hat sich bewährt und stellt sicher, dass auch Pkws einen entsprechenden Beitrag zum Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur leisten. Gleichzeitig werden Probleme, wie sie bei einer generellen fahrleistungsabhängigen Pkw-Bemautung auftreten können (wie z.B. verstärkter Ausweichverkehr auf weniger gut ausgebaute Straßen etc.) vermieden.

– *Berücksichtigung von CO₂-Emissionen*

Derzeit erlaubt die Richtlinie nur die Anlastung externer Kosten für Luftschadstoffe und Lärmbelastung. Im Hinblick auf die notwendige weitere Ökologisierung des Verkehrs und die damit verbundene Reduktion der Belastungen für Mensch und Umwelt sind grundsätzlich auch im Bereich der Mauten und Straßenbenützungsgebühren entsprechende Maßnahmen, die zu einer nachhaltigen Senkung der CO₂-Emissionen des Verkehrs und damit zur Erreichung der europäischen Klimaziele beitragen können, zu begrüßen. Die konkrete Ausgestaltung dieser Maßnahmen auf EU-Ebene wird Thema der Verhandlungen sein.

– *Keine Höchstsätze bei der Anlastung externer Kosten*

Unabhängig von der tatsächlichen Höhe der externen Lärm- und Schadstoffkosten in den einzelnen Mitgliedstaaten dürfen bei der Festsetzung der Tarife zur Anlastung der externen Kosten die in der Richtlinie angegebenen Höchstsätze derzeit nicht überschritten werden. Der nunmehr vorgesehene Entfall dieser Höchstsätze entspricht einer langjährigen Forderung Österreichs und wird daher begrüßt und unterstützt.

– *Keine Gegenrechnung von Querfinanzierungszuschlägen und externen Kosten*

Der Vorschlag der Kommission, Querfinanzierungszuschläge, wie sie in Österreich auf der Brennerstrecke zur Finanzierung des Brenner-Basistunnels eingehoben werden, künftig nicht mehr nur in Bergregionen zu erlauben, ist ebenso positiv zu bewerten wie die Schaffung der Möglichkeit, dass künftig Gebühren für die Anlastung externer Kosten zusätzlich zu den Querfinanzierungszuschlägen eingehoben werden können.

6. Angaben zu Verhältnismäßigkeit und Subsidiarität

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die EU die Zuständigkeit für Regelungen im Verkehrsbereich mit den Mitgliedstaaten. Die Ausweitung des Geltungsbereiches der Richtlinie auf Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die nicht für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 t beträgt, schränkt die Regelungskompetenz der Mitgliedstaaten ein. Gemäß dem

Subsidiaritätsprinzip kann die Union nur dann tätig werden, wenn sie in der Lage ist, effizienter zu handeln als die Mitgliedstaaten selbst.

Da die Wegekostenrichtlinie im Wesentlichen der Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen von Unternehmen in der Union dient, erscheint es nicht sinnvoll, dass auch Personenkraftwagen vom Regelungsinhalt dieser Richtlinie erfasst werden sollen. Bei der Regelung der Nutzung von Straßen durch private Personen, sei es als Arbeitnehmer oder als Konsumenten, sind vor allem auch nationale und regionale Gesichtspunkte zu beachten.

7. Stand der Verhandlungen und Zeitplan

- 31. Mai 2017: Veröffentlichung des Vorschlags durch die Europäische Kommission
- 31. Mai 2017: Ö Präsentation im Europäischen Parlament durch die Europäische Kommission
- 8. Juni 2017: Präsentation im EU-Verkehrsministerrat durch die Europäische Kommission
- Juli 2017: Es sind mehrere Sitzungen der Ratsarbeitsgruppe „Verkehr“ anberaumt, in denen der Vorschlag behandelt werden soll. Die Europäische Kommission hofft auf eine Einigung über den Vorschlag vor April 2019.

Seitens des ho. Ressorts werden Fr. Mag. Stanger-Herok, MAS sowie Hr. Schwarzenpoller, MSc, an der Sitzung teilnehmen.

Für den Bundesminister:

Dr. Brigitte Raicher-Siegl, LL.M.

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Eva-Maria Weinzierl

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7406

E-Mail: eva.weinzierl@bmvit.gv.at