

045958/EU XXIV.GP
Eingelangt am 15/02/11

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 15.2.2011
KOM(2011) 69 endgültig

[2008/0147 \(COD\)](#)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates in erster Lesung zu einem 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

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates in erster Lesung zu einem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (Dokument KOM(2008) 436 endg. – 2008/0147 COD): 8.7.2008

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 16.12.2009

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 11.3.2009

Politische Einigung im Rat im Hinblick auf einen Standpunkt des Rates in erster Lesung: 15.10.2010

Annahme des Standpunkts des Rates: 14.2.2011

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen und zur Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmen werden in der Richtlinie 1999/62/EG Höchstsätze für die Erhebung von Gebühren durch die Mitgliedstaaten für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge festgelegt. Bei der Festlegung der Gebühren dürfen die Mitgliedstaaten externe Kosten wie solche für Luftverschmutzung und Lärmbelästigung nicht berücksichtigen. Die von der Kommission vorgeschlagenen Änderungen würden die Berücksichtigung solcher Kosten ermöglichen und einen effizienteren und umweltfreundlicheren Güterverkehr fördern. Ein weiterer zentraler Punkt der vorgeschlagenen Änderungen ist eine größere Flexibilität für die Mitgliedstaaten bei der Differenzierung der Mautgebühren mit dem Ziel, auf eine stärkere Straßennutzung außerhalb der Spitzenverkehrszeiten hinzuwirken und letztendlich die Verkehrsüberlastung zu verringern. Schließlich wird vorgeschlagen, dass die zusätzlichen Einnahmen, die aus der Anlastung externer Kosten entstehen, für Projekte verwendet werden sollten, die der Nachhaltigkeit des Verkehrs dienen.

3. ANMERKUNGEN ZUM STANDPUNKT DES RATES IN ERSTER LESUNG

3.1 Allgemeine Anmerkungen zum Standpunkt des Rates in erster Lesung

Mit dem Kommissionsvorschlag wird vor allem angestrebt, den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, bei der Erhebung von Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge die wichtigsten externen Kosten zu berücksichtigen, sowie den Geltungsbereich der Richtlinie über das transeuropäische Netz (TEN) hinaus auszudehnen. Dies wurde mit dem Standpunkt des Rates in erster Lesung weitgehend erreicht.

3.2 Detaillierte Anmerkungen der Kommission zum Standpunkt des Rates in erster Lesung

Wichtigste Bestimmungen des Standpunktes des Rates und Stellungnahme der Kommission:

Standpunkt des Rates	Stellungnahme der Kommission
Der Geltungsbereich der Richtlinie wird auf Autobahnen außerhalb des TEN-Netzes ausgedehnt (Art. 2 und Art. 7).	Dies geht nicht so weit wie der ursprüngliche Vorschlag der Kommission, den Geltungsbereich auf sämtliche Straßen auszudehnen, ist jedoch immer noch ein beträchtlicher Fortschritt.
Den Mitgliedstaaten wird gestattet, externe Kosten wie solche im Zusammenhang mit Luftverschmutzung und Lärmbelästigung zu berücksichtigen, nicht jedoch die Verkehrsüberlastung (Art. 7c Abs. 1). Sie können jedoch bei gleichbleibenden Einnahmen die Infrastrukturgebühren zu Stoßzeiten innerhalb einer weiteren Spanne differenzieren, als dies nach der derzeit geltenden Richtlinie der Fall ist (Art. 7f Abs. 3).	Die Kommission hätte es vorgezogen, bei den externen Kosten die Verkehrsüberlastung einzubeziehen (ebenso wie Luftverschmutzung und Lärmbelästigung). Eine stärkere Differenzierungsmöglichkeit bei den Infrastrukturgebühren stellt jedoch eine akzeptable und praktikable „zweitbeste“ Lösung zur Verringerung der Verkehrsüberlastung dar.
Die EURO-Emissionsklasse VI soll ab Inkrafttreten der Richtlinie vier Jahre von der Erhebung von Gebühren für externe Kosten ausgenommen werden (Art. 7c Abs. 3).	Grundsätzlich unterstützt die Kommission die Befreiung emissionsärmerer Fahrzeuge von diesen Gebühren, jedoch nur für einen genau festgelegten, begrenzten Zeitraum.
Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge mit einem Gewicht zwischen 3,5 und 12 Tonnen aus anderen Gründen als Umweltschutz, Verkehrsüberlastung und Verwaltungskosten von der Gebührensatzung ausnehmen (Art. 7 Abs. 5).	Die Kommission hätte es vorgezogen, dass für solche Ausnahmeregelungen objektive, klar definierte Gründe angegeben werden müssen.

<p>Der Rat schlägt vor, dass die durch die Berücksichtigung externer Kosten anfallenden Einnahmen für Programme zugunsten der Nachhaltigkeit des Verkehrssystems vorgesehen werden <i>sollten</i>, die Mitgliedstaaten jedoch letztendlich entscheiden können, wie diese Mittel ausgegeben werden (Art. 9 Abs. 2)</p>	<p>Die Kommission hätte es vorgezogen, „sollten“ durch „müssen“ zu ersetzen, oder zumindest vorzuschreiben, dass die Mitgliedstaaten melden müssen, wie diese Mittel ausgegeben werden, und ihren festen politischen Willen bekunden müssen, die Mittel im Verkehrssektor auszugeben (insbesondere für das transeuropäische Netz). Die Kommission hätte es ferner vorgezogen, den Wortlaut der derzeit geltenden Richtlinie bezüglich der Verwendung der Einnahmen aus Infrastrukturgebühren nicht zu streichen.</p>
<p>Die in der derzeit geltenden Richtlinie vorhandene Möglichkeit, die meisten Anhänge durch delegierte Rechtsakte (früheres Komitologie-Regelungsverfahren) zu ändern, wird aus dem Vorschlag gestrichen (Art. 9b).</p>	<p>Die Kommission würde es vorziehen, die Möglichkeit der Änderung dieser Anhänge durch delegierte Rechtsakte beizubehalten, zumindest in Bezug auf die Änderung des Anhangs III und die Angabe der künftigen EURO-Normen im neuen Anhang IIIb (im Standpunkt des Rates).</p>

Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthält die nachstehenden, von der Kommission akzeptierten Abänderungen des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 30, 34, 36, 46, 50 und 69. Er enthält außerdem Abänderung 52. Weitere Abänderungen gingen teilweise in den Standpunkt des Rates ein, z. B. Abänderung 58 bezüglich der Anpassung an die Inflation und Teile von Abänderung 63.

Auch Abänderung 43 wurde zum Teil in den Standpunkt des Rates übernommen. Hierdurch wurde die zwischen Spitzenzeiten und verkehrsschwachen Zeiten zulässige Mautdifferenzierung von bis zu 100 % über dem Mindestsatz auf bis zu 175 % über dem maximal zulässigen Durchschnittssatz angehoben. So wird in der Praxis die Möglichkeit für ähnliche Anreize zur Vermeidung der Stoßzeiten gegeben wie vom Parlament vorgeschlagen (dieses schlug eine Differenzierung von bis zu 500 % vor, jedoch nur gegenüber dem Mindestsatz).

Die nachstehenden wesentlichen Abänderungen des Europäischen Parlaments, die die Kommission akzeptiert hatte, wurden vom Rat *nicht* in seinen Standpunkt übernommen (die wichtigsten sind in Fettdruck wiedergegeben, die Zahlen in Klammern geben die Nummer der jeweiligen Abänderung des EP an):

- Abänderung des Artikels 7a Absatz 1, durch die Text gestrichen wurde, aufgrund dessen die Mitgliedstaaten auf die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge ausschließlich Jahresgebühren erheben können (31).
- Abänderung des vorgeschlagenen Art. 7b Absatz 2, mit der es den Mitgliedstaaten erlaubt wird, Stauabgaben zu erheben, die die

Verkehrsstaukosten widerspiegeln, und mit der sie verpflichtet werden, Aktionspläne zur Verringerung der Verkehrsstaus zu erstellen (33).

- Die Möglichkeit, dass in Fällen, in denen ein Fahrer die zur Feststellung der EURO-Emissionsklasse des betreffenden Fahrzeugs nötigen Dokumente nicht vorlegen kann, die deshalb zusätzlich gezahlten Mautgebühren zurückerstattet werden, wenn der Fahrer den entsprechenden Nachweis zu einem späteren Zeitpunkt erbringen kann (42).
- Abänderung des Art. 7g Absatz 2, wonach die Kommission neben dem Ausschuss auch das Parlament unterrichten muss, ob ein Mautsystem den Anforderungen der Richtlinie entspricht (44), und Abänderung des Art. 7g Absatz 4, wonach die Kommission auch dem Europäischen Parlament die Entscheidungen übermitteln muss, die sie dem in diesem Artikel genannten Ausschuss zur Verfügung stellt (47).
- Zusätzlicher Unterpunkt zu Art. 7g Absatz 3, wonach die Mitgliedstaaten die vorgesehene Zweckbindung der für externe Kosten eingekommenen Gebühren angeben müssen (45).
- Abänderung des Art. 7i Absatz 5 zum Einsatz des GALILEO-Systems, insbesondere für eine effiziente Mauterhebung (53).
- Abänderung des Wortlauts zur Zweckbindung von Mitteln, die aufgrund externer Kosten eingekommen werden (55) sowie zur Verwendung von Infrastrukturgebühren durch die Mitgliedstaaten (56).
- Abänderung des Artikels 9 Absatz 2, wonach mindestens 15 % der Einnahmen aus der Anlastung externer Kosten für die Unterstützung von TEN-V-Vorhaben vorgesehen werden müssen (57).
- Abänderung des Art. 11 Absatz 2, wonach die Kommission die schrittweise Abschaffung zeitabhängiger Gebührensysteme überwachen muss (61).
- Abänderung des Art. 11 Absatz 2, wonach die Kommission einen Legislativvorschlag für eine weitere Änderung der Richtlinie vorlegt (zweiter Teil der Abänderung 63).

Die nachstehenden Abänderungen des Europäischen Parlaments, die die Kommission *nicht* akzeptiert hatte, wurden vom Rat *nicht* in seinen Standpunkt übernommen: 9, 12, 13, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 37, 38, 39, 40, 48, 49, 54, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 67 und 68.

Schließlich wurde Abänderung 35 zum Teil vom Rat übernommen. Mit dieser wird ein neuer Artikel 7c aufgenommen, durch den Fahrzeuge, die vorab die künftigen EURO-Emissionsnormen einhalten, von Gebühren ausgenommen werden. Der Rat gewährte EURO-VI-Fahrzeugen jedoch einen längeren Befreiungszeitraum und nahm auch für EURO-V-Fahrzeuge einen Befreiungszeitraum in seinen Standpunkt auf.

4. FAZIT

Der Rat verabschiedete im Anschluss an die politische Einigung am 15. Oktober 2010 seinen Standpunkt in erster Lesung mit qualifizierter Mehrheit. Nach Ansicht der Kommission wird der Standpunkt des Rates den wesentlichen Zielen des Kommissionsvorschlags gerecht. Die Kommission kann ihn daher unterstützen.