



Brüssel, den 9. Juni 2017
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0115 (CNS)

10175/17
ADD 4

FISC 136
TRANS 263
IA 104

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	SWD(2017) 181 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum 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 und zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 181 final.

Anl.: SWD(2017) 181 final

Brüssel, den 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

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

und zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern

{ COM(2017) 275 final }

{ COM(2017) 276 final }

{ SWD(2017) 180 final }

Zusammenfassung

Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Richtlinie 1999/62/EG

A. Handlungsbedarf

Worin besteht das Problem und warum muss es auf EU-Ebene behandelt werden?

Behandelt werden vier Probleme:

1. Der Straßenverkehr ist für 17 % der CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich, und die Verbreitung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge reicht nicht aus, um die angestrebten Klima- und Energieziele bis 2030 zu erreichen.
2. Die Qualität der Straßen in der EU verschlechtert sich aufgrund sinkender Infrastrukturinvestitionen und aufgeschobener Instandhaltungsarbeiten. Die langfristigen wirtschaftlichen Folgen werden dabei außer Acht gelassen werden.
3. Einige Mitgliedstaaten haben zeitabhängige Gebührenregelungen (Vignetten) eingeführt, die Gelegenheitsnutzer und ausländische Fahrer benachteiligen.
4. Durch die von Straßenfahrzeugen verursachte Luftverschmutzung und durch Staus entstehen der Gesellschaft beträchtliche Kosten.

Alle diese Probleme könnten mithilfe fairer und effizienter Straßengebühren bewältigt werden. Aber die Mauterhebung in der EU erfolgt unvollständig und bruchstückhaft und spiegelt die tatsächlichen Kosten der Straßenbenutzung nur unzureichend wider.

Was soll erreicht werden?

Ziel ist die Förderung eines nachhaltigen und gerechten Straßenverkehrs durch eine breitere Anwendung des Verursacherprinzips und des Nutzerprinzips:

1. Senkung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen durch Gebührenerhebung,
2. Gewährleistung einer angemessenen Qualität der Straßen,
3. Verhinderung der Diskriminierung nicht ansässiger Fahrzeugführer durch Straßengebührensyste und
4. Straßengebühren als wirksames Mittel zur Verringerung der Luftverschmutzung und Staubildung.

Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?

Hohe CO₂-Emissionen sind ein weltweites Problem, dessen Lösung ein abgestimmtes Vorgehen auf allen Ebenen erfordert. Das Problem der Diskriminierung nicht ansässiger Fahrer ist grenzüberschreitend und kann daher nur auf länderübergreifender Ebene gelöst werden. Schlechtere Straßen, hohe Luftverschmutzung und Staus wirken sich sowohl örtlich als auch EU-weit aus. Nur durch ein koordiniertes nationales Vorgehen kann der freie Personen- und Warenverkehr in der gesamten Union gesichert werden.

B. Lösungen

Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Wenn nicht, warum?

Die verschiedenen Politikoptionen (PO) unterscheiden sich im Umfang des Eingreifens und reichen von leichten Maßnahmen bis hin zu umfangreichen Vorschriften.

Die wichtigsten Maßnahmen der PO1 sind die Vereinfachung bestehender Bestimmungen, die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Busse und – bezüglich des Diskriminierungsverbots – auf leichte Kraftfahrzeuge.

PO2 baut auf PO1 auf und sieht eine Gebührendifferenzierung nach CO₂-Emissionen mit schrittweiser Abschaffung der Vignetten für schwere Nutzfahrzeuge (Lkw und Busse) sowie Anreize für die Einführung entfernungsabhängiger Gebühren vor.

PO3 (mit zwei Varianten) umfasst zusätzliche Maßnahmen für Pkw und Kleintransporter, um außerstädtische Staus zu mindern (3a und 3b) und CO₂- und Schadstoffemissionen zu senken, indem differenzierte Maut- und Benutzungsgebühren für leichte Kraftfahrzeuge erhoben werden (PO3b).

PO4 sieht vor, dass die Vignetten für alle Fahrzeuge abgeschafft werden und dass auf schwere Nutzfahrzeuge eine Gebühr für externe Kosten erhoben werden muss.

Die bevorzugte Option ist PO3b. Mit PO4 könnten die Ziele zwar effektiver erreicht werden, diese Option würde aber höhere Kosten verursachen. Falls dies auf politischer Ebene beschlossen wird, könnten einige Maßnahmen

der PO4 in die PO3b aufgenommen werden, allerdings mit ausreichend langen Einführungszeiten, um eine schrittweise Anpassung und eine Streckung der Kosten zu ermöglichen.

Welche Standpunkte vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?

Die PO1 wird allgemein von den Interessenträgern befürwortet, wenngleich einige Mitgliedstaaten gegen Maßnahmen zur Straßenqualität sind. Die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge (PO2) findet eine breite Unterstützung, aber einige wenige Mitgliedstaaten wenden sich gegen eine schrittweise Abschaffung von Lkw-Vignetten. Maßnahmen zu Staugebühren (PO3) wurden zum Teil skeptisch aufgenommen. Die Interessenträger sind sich aber darin einig, dass solche Gebühren, wenn sie eingeführt werden, auch für alle Fahrzeuge gelten müssen. Die PO4 stieß auf Vorbehalte, weil sie umfangreiche Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten vorsieht.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?

Die PO3b würde

- die Staukosten bis 2030 um 9 Mrd. EUR verringern, zusätzliche Mauteinnahmen von 10 Mrd. EUR pro Jahr erbringen und die Straßenbauinvestitionen um 25 % steigern helfen,
- die CO₂-, NO_x- und Feinstaubemissionen deutlich senken,
- die öffentliche Gesundheit verbessern und die Kosten von Luftverschmutzung und Unfällen senken (0,37 Mrd. EUR bis 2030),
- die Schaffung von bis zu 208 000 neuen Arbeitsplätzen und eine zusätzliche Wertschöpfung von 0,19 % des BIP ermöglichen,
- durch eine Halbierung der Preise von Kurzzeitvignetten zur Gleichbehandlung der EU-Bürger beitragen.

Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?

Die Kosten der Güterbeförderung würden um 1,1 % steigen, wohingegen die Kosten der Personenbeförderung unverändert blieben. Auf die Behörden kämen Kosten für die Einführung neuer bzw. die Erweiterung bestehender Mautsysteme in den betreffenden Mitgliedstaaten (einmalige Investitionen von 1,2–1,4 Mrd. EUR insgesamt) sowie Betriebskosten in Höhe von 168–200 Mio. EUR pro Jahr zu. Eine Ausweitung der Erhebung von Straßengebühren auf neue Teile des Straßennetzes und neue Benutzergruppen würde für die Verkehrsteilnehmer einen Anstieg der Einhaltungskosten um 198 Mio.–228 Mio. EUR pro Jahr nach sich ziehen.

Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?

Fast 100 % der Güterkraftverkehrsunternehmen sind KMU. Durch die Ausweitung der Straßenmauterhebung würden zwar ihre Einhaltungskosten steigen, aber der größte Teil dieser zusätzlichen Kosten könnte an die Kunden weitergegeben werden, was zu einem minimalen Preisanstieg (weniger als 0,25 %) führen würde. Ein Teil der Kostensteigerung könnte durch mögliche Senkungen der Kraftfahrzeugsteuer ausgeglichen werden.

Vermehrte Infrastrukturinvestitionen würden sich äußerst positiv auf das Baugewerbe auswirken.

Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?

Dem öffentlichen Sektor werden zusätzliche Einnahmen zur Verfügung stehen, er muss aber zunächst die Investitions- und Betriebskosten der neuen elektronischen Mautsysteme tragen. In den Haushalten der Mitgliedstaaten würde sich dies mit einem Nettoüberschuss von fast 10 Mrd. EUR pro Jahr niederschlagen.

Wird es andere spürbare Auswirkungen geben?

Es wird ein relativ deutlicher Rückgang des Dieserverbrauchs (um 1,3 %) erwartet.

Bleibt die Verhältnismäßigkeit gewahrt?

Die Initiative trägt lediglich zur Erreichung der angestrebten Ziele bei. Anstatt die Erhebung von Straßengebühren vorzuschreiben, soll sie nationale Maßnahmen koordinieren und erleichtern. Die Kosten für die Mitgliedstaaten, Unternehmen und Bürger sind im Vergleich zum potenziellen Nutzen eher gering. Sie geht nicht über das zur Lösung der festgestellten Probleme und zur Verwirklichung der Ziele notwendige Maß hinaus.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Maßnahme überprüft?

Die Kommission wird die neuen Rechtsvorschriften im Jahr 2025 bewerten.