



Brüssel, den 17. Mai 2019  
(OR. en)

9331/19

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2017/0114(COD)**

---

---

**TRANS 335**  
**CODEC 1088**

## **BERICHT**

---

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	8833/1/19 REV 1
Nr. Komm.dok.:	ST 9672/17 + ADD 1
Betr.:	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 – Fortschrittsbericht

---

### **I. EINLEITUNG**

Die Kommission hat den oben genannten Vorschlag am 1. Juni 2017 als Teil des ersten Mobilitätspakets dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegt.

Darin hat die Kommission dargelegt, wie die Probleme im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen, der Finanzierung der Straßeninfrastruktur und der Verkehrsüberlastung angegangen werden sollten. Durch diesen Vorschlag wird die Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Richtlinie 1999/62/EG) abgeändert.

## **II. ARBEITEN IN DEN ANDEREN ORGANEN**

Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag und Frau Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR) als Berichterstatterin benannt. Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) hat seine Stellungnahme am 28. März 2018 angenommen.

Der federführende TRAN-Ausschuss hat am 24. Mai 2018 über den Bericht abgestimmt. Am 25. Oktober 2018 hat das Parlament im Plenum über den Bericht abgestimmt und ihn als seinen Standpunkt in erster Lesung angenommen.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat auf seiner 529. Plenartagung vom 18. Oktober 2017 seine Stellungnahme zum Vorschlag angenommen. Der Europäische Ausschuss der Regionen hat auf seiner 127. Plenartagung vom 1. Februar 2018 seine Stellungnahme angenommen.

## **III. ARBEITEN IN DEN VORBEREITUNGSGREMIEN DES RATES**

Die Gruppe "Landverkehr" hat ihre Arbeiten am 1. Juni 2017 mit einer allgemeinen Präsentation des Vorschlags aufgenommen. Am 21. Juni 2017 wurde die Folgenabschätzung analysiert.

Im Herbst 2017 setzte die Gruppe die eingehende Prüfung des Vorschlags fort. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) führte am 5. Dezember 2017 eine Orientierungsaussprache über den Vorschlag (Dok. 14426/17).

2018 konzentrierte sich die Gruppe "Landverkehr" in ihren Beratungen auf andere Vorschläge, die zu diesem Zeitpunkt erörtert wurden, insbesondere diejenigen im Zusammenhang mit den drei Mobilitätspaketen.

#### **IV. BERATUNGEN IM HINBLICK AUF EINEN KOMPROMISS**

Im Frühjahr 2019 wurden die Arbeiten zum *Eurovignetten*-Vorschlag in der Gruppe wieder aufgenommen, beginnend mit einer allgemeinen Analyse der wichtigsten Elemente des Vorschlags am 14. und 18. Februar. Nach der Prüfung der einzelnen Artikel am 25. Februar und am 4., 7. und 11. März 2019 hat der Vorsitz einen ersten Kompromissvorschlag ausgearbeitet. Dieser Kompromiss wurde am 8. und 12. April 2019 von der Gruppe geprüft.

Auf der Grundlage der Rückmeldungen zum ersten Kompromiss hat der Vorsitz einen überarbeiteten Kompromiss (Dok. 8681/19) erstellt, der am 13. Mai 2019 erörtert wurde.

Dänemark und das Vereinigte Königreich haben einen Parlamentsvorbehalt zu dem Vorschlag eingelegt. Alle Mitgliedstaaten erhalten Prüfungsvorbehalte zum Kompromissvorschlag des Vorsizes aufrecht. Die Kommission erhält einen allgemeinen Vorbehalt aufrecht.

#### **V. FAZIT**

Auf der Grundlage der bisherigen Arbeiten zieht der Vorsitz folgendes Fazit:

1. Eine deutliche Mehrheit der Mitgliedstaaten ist der Ansicht, dass mehrere Anforderungen des Kommissionsvorschlags zu präskriptiv sind und die Flexibilität der Mitgliedstaaten bei der Anwendung ihrer politischen Instrumente einschränken könnten.
2. Vor allem die folgenden Hauptthemen verdienen besondere Erwähnung:
  - Die Frage der Auswirkungen auf bestehende Konzessionsverträge, insbesondere hinsichtlich der Rechtssicherheit, ist zu klären;
  - während eine entfernungsabhängige Gebührenerhebung anscheinend dem Verursacherprinzip besser Rechnung trägt, stellt eine zeitabhängige Gebührenerhebung – über Vignetten – ein kostenwirksames und unkompliziertes Instrument für die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur dar, das viele Mitgliedstaaten als Option beibehalten möchten;

- die Behandlung von Privatfahrzeugen sowie von Kraftomnibussen und Kleinbussen steht möglicherweise im Widerspruch zur Politik der Mitgliedstaaten, wie etwa in den Bereichen regionale Entwicklung, Sozialpolitik, öffentlicher Verkehr und Sicherheit im Straßenverkehr;
  - die Modalitäten für die Gebührendifferenzierung auf der Grundlage der CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen noch eingehender geprüft werden; und
  - die weitere Zweckbindung von Einnahmen aus Straßengebühren zur Verwendung in bestimmten Sektoren steht in einigen Mitgliedstaaten im Widerspruch zur nationalen Praxis bei der Haushaltsplanung und sogar zu Verfassungsgrundsätzen.
3. Es ist noch zusätzliche fachliche Arbeit am Kompromissvorschlag des Vorsitzes erforderlich, um einen Standpunkt zu entwickeln, der von einer Mehrheit der Mitgliedstaaten unterstützt werden könnte.

Vor diesem Hintergrund werden der Ausschuss der Ständigen Vertreter und der Rat ersucht, diesen Fortschrittsbericht über die Arbeit im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie zur Kenntnis zu nehmen.