



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 7.9.2005
KOM(2005) 423 endgültig

2003/0175 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

betreffend den

**vom Rat angenommenen gemeinsamen Standpunkt im Hinblick auf den Erlaß einer
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 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

betreffend den

vom Rat angenommenen gemeinsamen Standpunkt im Hinblick auf den Erlaß einer 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

1. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das EP und den Rat
[Dokument KOM(2003) 448 endgültig - C5-0351/2003 - 28. Juli 2003
2003/0175(COD)]:

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 3. Juni 2004

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 20. April 2004

Annahme des Gemeinsamen Standpunkts: 6. September 2005

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

In Übereinstimmung mit dem Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis 2010¹ und nach Aufforderung des Europäischen Rates im Dezember 2002 und März 2003 hat die Kommission eine geänderte Fassung der Richtlinie 1999/62/EG über Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge vorgeschlagen. Der Vorschlag steht mit der Politik der Kommission über die Anlastung der Verkehrswegekosten im Einklang, die darauf abzielt, ein harmonisiertes gemeinschaftliches Gebührensystem für alle Verkehrsträger zu entwickeln. Die Gebühren sollten sich an den Kosten orientieren, die der Verkehr gegenwärtig den Nutzern, den Steuerzahlern und der Gesellschaft im Ganzen verursacht.

Die Richtlinie 1999/62/EG bildet den aktuellen Rechtsrahmen bezüglich Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge. Da die Mitgliedstaaten jedoch zunehmend Gebührensysteme (Vignetten) durch Mautsysteme ersetzen, muss die Richtlinie aktualisiert werden, um eine klare Grundlage für die Mauterhebung zu schaffen und sicherzustellen, dass die unterschiedlichen Regelungen für die Anlastung der Verkehrswegekosten transparent und einheitlich weiterentwickelt werden. Darüber hinaus muss der Rechtsrahmen für Straßenbenutzungsgebühren erweitert werden, damit Finanzmittel für neue Verkehrsinfrastrukturvorhaben mobilisiert werden können.

¹ KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

Der Kommissionsvorschlag zur Aktualisierung der Richtlinie 1999/62/EG dient diesen Zielen. Um die Grundlagen der Mauterhebung zu verbessern und zu harmonisieren,

- wird die Kostengrundlage von Mautsystemen spezifiziert, um die Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes sowie die unberücksichtigten Unfallkosten einzubeziehen
- werden bessere Möglichkeiten zur Mautdifferenzierung sowie eine Methodik für eine transparente Kostenschätzung geschaffen
- werden mehr Nutzfahrzeuge (ab 3,5 Tonnen) und mehr Straßen (das transeuropäische Straßennetz und alternative Routen) in den Geltungsbereich der Richtlinie einbezogen.

Um Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur zu mobilisieren,

- werden die Maut und die Kosten für Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur in Beziehung zueinander gesetzt
- müssen die erzielten Einnahmen für Instandhaltung und Ausbau der Verkehrswege ausgegeben werden
- sind Mauterhöhungen zulässig, wenn die zusätzlichen Einnahmen in alternative Infrastrukturen in demselben TEN-Korridor investiert werden.

3. BEMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

Der Rat hat an dem Kommissionsvorschlag einige Änderungen vorgenommen, die akzeptiert werden können, da sie den Zielen des Vorschlags dienen:

- Die Baukosten wurden anders und genauer definiert, um die anlastbaren Investitionskosten zu spezifizieren und sicherzustellen, dass der Kostenzeitraum die Lebensdauer der betreffenden Infrastruktur nicht übersteigt.
- Die zulässige Mautdifferenzierung wurde geändert, um mehr Transparenz herzustellen und Diskriminierungen zu vermeiden.
- Die Bedingungen für einen Mautaufschlag wurden genauer spezifiziert, um für mehr Transparenz zu sorgen und die Erhöhungen in den meisten Fällen auf 15 % statt 25 % zu begrenzen. Eine Erhöhung von 25 % ist nur für Straßen zulässig, die auf derselben Verkehrsachse liegen wie die grenzüberschreitenden Abschnitte vorrangiger TEN-Vorhaben von europäischem Interesse in Berggebieten.
- Neue Mautsysteme unterliegen der Kontrolle der Kommission gemäß den in Anhang III festgelegten Eckpunkten. Im Fall von nicht an private Konzessionäre zu entrichtenden Mautgebühren erfolgt die Kontrolle direkt, wobei die Maut gemäß den Eckpunkten berechnet wird und die Mitgliedstaaten der Kommission die erforderlichen Schlüsselwerte und Parameter zur Überprüfung mitteilen. Im Fall von Mautgebühren, die an private Konzessionäre zu entrichten sind, erfolgt die Kontrolle indirekt. Die Mitgliedstaaten müssen alle erforderlichen Informationen bereitstellen, die es ermöglichen sicherzustellen, dass die Maut den anhand der Eckpunkte berechneten Wert nicht übersteigt.

Bezüglich der Internalisierung der externen Kosten und der Anwendung von Mautsystemen hat der Rat ebenfalls Änderungen am ursprünglichen Kommissionsvorschlag vorgenommen. Die Kommission hat hierzu eine Erklärung abgegeben, in der

- sie sich verpflichtet, ihre Analyse über die schrittweise Internalisierung externer Kosten zu vertiefen, wenn sie Ende 2005 das Verkehrsweißbuch einer Halbzeitbilanz unterzieht und dabei insbesondere die Ergebnisse der zweiten Lesung im Parlament berücksichtigt;
- sie feststellt, dass das Recht der Mitgliedstaaten, Ausnahmen für bestimmte Teile des Verkehrsnetzes vorzusehen, ohne Diskriminierung und im Einklang mit dem Vertrag ausgeübt werden muss. Die Kommission stellte in diesem Zusammenhang fest, dass sie objektive Kriterien zugrunde legen wird, z. B. die Notwendigkeit zur besseren Anbindung von Randgebieten, Stauneigung und Umweltbelastung.

Nach dieser Erklärung hat die Kommission den Gemeinsamen Standpunkt des Rates als einen hart erkämpften Kompromiss begrüßt.

Von den vom Parlament am 20. April 2004 angenommenen 42 Abänderungen wurden neun von der Kommission akzeptiert und in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen. Weitere 23 Abänderungen wurden zwar von der Kommission, nicht aber vom Rat akzeptiert. Sechs von der Kommission abgelehnte Abänderungen wurden dennoch in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen. Vier Abänderungen wurden weder von der Kommission noch vom Rat akzeptiert.

4. EINZELANMERKUNGEN DER KOMMISSION ZU DEN VOM EUROPÄISCHEN PARLAMENT IN ERSTER LESUNG ANGENOMMENEN ABÄNDERUNGEN

4.1. Von der Kommission akzeptierte Abänderungen, die ganz oder teilweise in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Abänderung 21: In die Definition der Baukosten fließt der Grundsatz ein, wonach nur der nicht amortisierte Teil der Kosten berücksichtigt wird.

Abänderung 22: Hinzufügung einer Definition für gewogene durchschnittliche Mautgebühren, die allerdings im Interesse größerer fachlicher Genauigkeit von der des Parlaments abweicht.

Abänderung 24: Hinzufügung einer Definition für Konzessionen, die allerdings im Interesse größerer juristischer Genauigkeit von der des Parlaments abweicht (in Anlehnung an die Definition in der Richtlinie 2004/18/EG).

Abänderungen 10 und 34: Wie vom Parlament vorgeschlagen, wurden alle Erwägungen bezüglich Unfallkosten vom Rat gestrichen.

Abänderungen 18 und 38: Ferner lehnte der Rat den Plan zur Schaffung einer unabhängigen Infrastrukturbehörde ab.

Abänderung 39: Der Vorschlag, der Liste der nicht unter die Richtlinie fallenden Steuern und Abgaben auch Versicherungssteuern hinzuzufügen, wurde akzeptiert.

Abänderung 43: Die Tabelle in Anhang II wurde geändert, um die neuesten EURO-Emissionskategorien hinzuzufügen. Die höheren Werte für Altfahrzeuge wurden jedoch nicht berücksichtigt.

4.2. Abänderungen, die von der Kommission gebilligt, jedoch nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Abänderungen 1, 3, 4, 5, 6, 7 und 8: Die Reihenfolge der Erwägungen zur allgemeinen Begründung der Richtlinie, einschließlich der dem Vorschlag zugrunde liegenden politischen Prioritäten, der diesbezüglichen Schlussfolgerungen des Rates usw., wurde vom Rat nicht verändert.

Abänderungen 2 und 25: Der Rat hat jeglichen Bezug auf externe Kosten herausgenommen, einschließlich der diesbezüglichen Erwägung und der Begriffsbestimmung. Die Kommission hat dies in ihrem Kompromisstext zwar akzeptiert, weist aber in diesem Zusammenhang auf ihre im Anhang wiedergegebene Erklärung hin.

Abänderung 12: Die Bedingung, dass durch die Mautdifferenzierung keine zusätzlichen Mauteinnahmen erzielt werden dürfen, ist im Text, nicht jedoch in den Erwägungsgründen enthalten.

Abänderung 13: Der Vorschlag der Kommission, einen Ausgleich zuzulassen, indem andere Verkehrssteuern unter die in der EU angewandten Mindestsätze gesenkt werden, wurde vom Rat nicht akzeptiert.

Abänderung 20: Die Bestimmung des Begriffs „Hauptstraßennetz“ wurde überflüssig, da der Rat den gesamten Bezug auf das Hauptstraßennetz aus Artikel 1 Absatz 3 gestrichen hat.

Abänderungen 14 und 26: Die Möglichkeit, Fahrzeuge humanitärer Organisationen und Hilfsorganisationen von der Maut zu befreien, wurde nicht akzeptiert, da Befreiungen aufgrund dieses Artikels nur für klar erkenn- und überprüfbare Fahrzeuge zulässig sind. Eine Erwägung (Abänderung 14) für die von der Mautpflicht ausgenommenen Nutzergruppen ist nicht erforderlich.

Abänderung 11 und 27: In einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates ist es unangemessen, die Mitgliedstaaten anzuweisen, die lokalen und regionalen Behörden zu konsultieren; dies ist eine Frage der Subsidiarität und hängt von der jeweiligen Regierungsstruktur in den Mitgliedstaaten ab.

Abänderung 28: Die Grundlage zur Berechnung der Mautgebühren wurde auf die Infrastrukturkosten beschränkt, die externen Kosten blieben vom Rat unberücksichtigt.

Abänderung 29: Die vom Parlament vorgeschlagene Mautdifferenzierung wurde für unzureichend erachtet. Die Differenzierung im Gemeinsamen Standpunkt sorgt für Gewissheit und Klarheit und lässt einen größeren Spielraum, um die Mautgebühren nach den Kriterien Umweltbelastung und Stauneigung zu variieren. Darüber hinaus wurde das Kriterium der PM₁₀ und NO_x-Emissionen gestrichen, da diese bereits in den EURO-Emissionskategorien umfassend berücksichtigt werden und es schwierig ist, sie im Einzelnen zu überprüfen. Außerdem wären derartige Umweltkriterien (falls durchführbar) *innerhalb* der EURO-Emissionskategorien akzeptabel.

Abänderungen 16 und 30: Mautaufschläge in städtischen Gebieten wären zwar mit dem Zweck dieser Aufschläge vereinbar, doch wurde diese Abänderung vom Rat abgelehnt.

Abänderung 32: Eine *Verpflichtung* der Mitgliedstaaten, für Fahrzeuge, deren Emissionskategorie nicht nachgewiesen werden kann, die höchste Maut zu erheben, wurde vom Rat abgelehnt.

Abänderung 36: Artikel, die sich mit der Ausgleichsregelung (geringere Fahrzeugsteuern usw.) befassen, wurden vom Rat gestrichen.

Abänderung 42: Der Vorschlag, nach dem die Kommission einen Bericht über die Auswirkungen der Richtlinie auf Verkehrsunfälle und die Umwelt vorlegt, wurde vom Rat abgelehnt.

4.3. Abänderungen, die von der Kommission abgelehnt, aber in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Abänderungen 9, 19, 33, 52: Konzessionsgebundene Mautgebühren können von der Richtlinie nicht ausgenommen werden, da diese sonst unwirksam bliebe. Der Rat hat für diesen Fall jedoch eine eigene Überwachungsstruktur vorgesehen, die den Eigenheiten der konzessionsgebundenen Maut Rechnung trägt und die Überwachungskompetenz der Kommission unangetastet lässt.

Abänderungen 46 und 48: Die Aufteilung der Erträge geschieht auf freiwilliger Basis, wie im Text des Parlaments vorgesehen.

4.4. Abänderungen, die von der Kommission abgelehnt und nicht in den Gemeinsamen Standpunkt aufgenommen wurden

Abänderungen 17, 41 und 50: Die Kommission sollte nicht durch eine Richtlinie zu einem solchen Arbeitsprogramm verpflichtet werden (auch wenn das Weißbuch eine Internalisierung der externen Kosten in Zukunft vorsieht). Darüber hinaus werden Bezüge auf die Entwicklung von Verfahren zur Schätzung externer Kosten vom Rat nicht gewünscht.

Abänderung 37: Pläne für Ausgleichsregelungen im Zusammenhang mit nationalen Mautsystemen liegen in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und sind daher nicht im Rahmen einer Richtlinie zu behandeln.

(13 an dieser Stelle nicht aufgeführte Abänderungen (15, 19, 35, 40, 44, 45, 47, 49, 51, 53-56) wurden auf der Plenartagung des Parlaments abgelehnt. Die Abänderungen 23 und 31 betreffen nicht die englische Fassung.)

5. FAZIT

Die Kommission begrüßt den Gemeinsamen Standpunkt des Rates.

Gemäß ihrer auf der Ratstagung vom 25. April 2005 abgegebenen Erklärung

- wird die Kommission ihre Analyse über die schrittweise Internalisierung externer Kosten vertiefen, wenn sie Ende 2005 das Verkehrsweißbuch einer Halbbilanz unterzieht, insbesondere unter Berücksichtigung der zweiten Lesung im Parlament;

- erinnert die Kommission daran, dass das im Gemeinsamen Standpunkt enthaltene Recht der Mitgliedstaaten, Ausnahmen für bestimmte Teile des Verkehrsnetzes vorzusehen, ohne Diskriminierung und im Einklang mit dem Vertrag auszuüben wäre. Die Kommission würde dabei objektive Kriterien zugrunde legen, z. B. die Notwendigkeit zur besseren Anbindung von Randgebieten, Stauneigung und Umweltbelastung.

Anhang: Erklärung der Kommission auf der Ratstagung vom 21. April 2005

INTERNALISIERUNG DER EXTERNEN KOSTEN UND GEOGRAFISCHER ANWENDUNGSBEREICH

Erklärung der Kommission

Anlässlich der Halbzeitbilanz des Weißbuchs über die Verkehrspolitik Ende 2005 wird die Kommission ihre Analyse über die Auswirkungen einer schrittweisen Internalisierung der externen Verkehrskosten vertiefen, insbesondere unter Berücksichtigung der zweiten Lesung des Vorschlags der Richtlinie über die „Eurovignette“ im Europäischen Parlament.

Die Kommission erinnert daran, dass das Recht der Mitgliedstaaten, Ausnahmen für bestimmte Teile des Verkehrsnetzes vorzusehen, ohne Diskriminierung und im Einklang mit dem Vertrag ausgeübt werden muss. Die Kommission wird dabei objektive Kriterien zugrunde legen, z. B. die Notwendigkeit zur besseren Anbindung von Randgebieten, Stauneigung und Umweltbelastung.