

LKW-MAUT: ANLASTUNG EXTERNER KOSTEN

Vorschlag der Europäischen Kommission

Vorschlag KOM(2008) 436 vom 8. Juli 2008 für eine **Richtlinie** des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die **Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge** [s. [CEP-Analyse](#)].

Position des Rates – Erörterung vom 8. Dezember 2008

Rat „Verkehr, Telekommunikation und Energie“

Hinweis: Zum Zeitpunkt der Anfertigung dieser CEP-Zusammenfassung konnten die Stellungnahmen nicht verlässlich den einzelnen Mitgliedstaaten zugeordnet werden.

► **Allgemeine Stellungnahmen zum Vorschlag**

Die französische Ratspräsidentschaft hat einen Kompromissvorschlag unterbreitet. Einzelne Mitgliedstaaten äußern jedoch noch immer Vorbehalte gegenüber einzelnen Punkten. Zudem wollen manche neben Art. 71 EGV als Rechtsgrundlage auch Art. 93 EGV nennen, da der Vorschlag steuerlichen Charakter habe.

► **Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags**

– **Wahlmöglichkeiten der Mitgliedstaaten bei der Gebührenerhebung**

- Der Vorschlag des Rates bezieht sich nun nur noch auf Strecken der Transeuropäischen Netze-Verkehr (TEN-V), sowie solche Abschnitte, auf denen der internationale Frachtverkehr einen großen Anteil einnimmt (KOM: Vorschlag gilt uneingeschränkt auf allen Straßen der Mitgliedstaaten). Die Mitgliedstaaten sollen aber unter bestimmten Voraussetzungen auch auf anderen Straßen Maut und Gebühren erheben dürfen. Insbesondere der internationale Verkehr darf nicht diskriminiert werden. (Art. 7 Abs. 1)

- Neu ist, dass auch auf TEN-V-Streckenabschnitten, die städtische Gebiete kreuzen, spezielle Gebühren zur Verringerung der Staubildung oder der Luftverschmutzung erhoben werden dürfen. (Art. 9 Abs. 1a)

– **Grundsätze für die Ausgestaltung von Benutzungsgebühren**

Der Rat schlägt neue Relationen zwischen Tages-, Wochen-, Monats- und Jahrestarifen vor. So dürfen die Monatstarife nicht mehr als 10%, die Wochentarife nicht mehr als 5% und die Tagesstarife nicht mehr als 2% der Jahrestarife betragen (KOM: Jahrestarif muss mindestens 80mal, der Monatstarif mindestens 13mal und der Wochentarif mindestens 5mal so hoch sein wie der Tagesstarif). (Art. 7a Abs. 1)

– **Grundsätze für die Ausgestaltung von Mautgebühren**

- Neu ist, dass die Mitgliedstaaten einen Aktionsplan über Maßnahmen zur Reduktion negativer Auswirkungen des Straßenverkehrs vorlegen müssen, bevor sie externe Kosten anlasten dürfen (Art. 7c Abs. 4).

- Der Rat stellt es den Mitgliedstaaten frei (KOM: verpflichtend), die Mautgebühren für externe Kosten an den Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung zu orientieren. Eine Lärmbelastigung darf nur in dicht besiedelten Regionen angerechnet werden (KOM: keine Eingrenzung). Auch Staukosten, sofern sie von Fahrzeugen verursacht wurden (KOM: –), können bei der Gebührenerhebung berücksichtigt werden. Dies gilt jedoch nur dann, wenn erstens für den Streckenabschnitt ein Aktionsplan existiert, der Staus zu verhindern versucht, und zweitens eine ungleiche Behandlung zwischen Stauverursachern verhindert werden kann. Neu ist auch, dass keine Mautgebühren mehr erhoben werden dürfen, sofern sich die Maßnahmen zur Vermeidung von Stau als wirkungslos erweisen. (Art. 7b Abs. 2)

- Die Mautgebühren sind nach den in Anhängen IIIa und IIIb angegebenen Grundsätzen zu erheben. Danach muss den Nutzern insbesondere nun immer bekannt gegeben werden, wie die Gebühren genau berechnet werden und wann eine Anlastung verkehrsbedingter Lärmkosten erfolgt. (Art. 7c Abs. 1)

- Neu ist, dass die Mitgliedstaaten nun die Möglichkeit erhalten, mit „alternativen“, aber „wissenschaftlich fundierten“ Methoden eigene Berechnungen zu den externen Kosten zu erheben. Die errechneten Kosten dürfen jedoch nicht über den in den Tabellen 1-3 von Anhang IIIb angegebenen Werten liegen. Neu ist ebenso, dass alleine die Berechnungsformeln von Anhang IIIa Sektion 4 (KOM: kompletter Anhang IIIa) im Ausschussverfahren geändert werden können. Die Höchstbeträge der Gebühren für externe Kosten sollen laut Ratsvorschlag nur im Rahmen der Mitentscheidung geändert werden. (Art. 9b)

- Die Mitgliedstaaten können nun selber den Verwendungszweck der Mauteinnahmen bestimmen. Sie sollten aber möglichst (KOM: müssen) für Maßnahmen zur Verringerung der vom Straßenverkehr ausgehenden negativen Effekte verwendet werden. (Art. 9 Abs. 2)

- Mautgebühren, die nur der Deckung von Infrastrukturkosten dienen, dürfen bei hohem Verkehrsaufkommen maximal 500 % (KOM: 100 %) über denjenigen Gebühren liegen, die zur günstigsten Tages- oder Jahreszeit oder am günstigsten Wochentag erhoben werden, bzw. maximal 50 % über der gewichteten Durchschnittsgebühr (KOM: –). (Art. 7f Abs. 3 Buchstabe c)

– **Einzelheiten zur Erhebung von Mautgebühren**

- Der Rat fordert, dass nur wenn dies ökonomisch sinnvoll ist (KOM: in jedem Fall), die Mitgliedstaaten externe Kosten mit einem elektronischen System erfassen müssen. Entfallen ist der Zusatz, dass dieses System leicht auch auf andere Streckenabschnitte erweiterbar sein muss. (Art. 7i Abs. 4)

- Der Rat hat die von der KOM vorgesehene Übergangsfrist bis zum 31.12.2013 gestrichen, während der es möglich gewesen wäre, bereits existierende Gebührenerhebungssysteme weiter zu verwenden (alter Art. 7i Abs. 5).

► **Politischer Kontext**

Das EP wird sich voraussichtlich im März 2009 in erster Lesung mit dem Vorhaben befassen.