

## LKW-MAUT: ANLASTUNG EXTERNER KOSTEN

### Vorschlag der Europäischen Kommission

**Vorschlag KOM(2008) 436** vom 8. Juli 2008 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** [s. [CEP-Analyse](#)]

### Position des Europäischen Parlaments – 1. Lesung vom 11. März 2009

Anm.: Die Artikelangaben verweisen auf die zu ändernde Richtlinie 1999/62/EG („Wegekosten-Richtlinie“).

#### ► **Allgemeine Stellungnahmen zum Vorschlag**

##### **Allgemeine Erwägungen – Verfolgte Ziele**

Das EP fordert, mit dem „Steuerungsinstrument“ der Anlastung externer Kosten durch Maut- und Benutzungsgebühren nicht nur die Kosten des Straßengüterverkehrs zu decken, sondern die Belastungen zu reduzieren. Das EP strebt mittelfristig an, die Anrechnung externer Kosten bei allen Gebührensystemen aufeinander abzustimmen, um Transportunternehmen klare Preissignale zur Verhaltensorientierung zu geben.

#### ► **Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags**

##### – **Wahlmöglichkeiten der Mitgliedstaaten bei der Gebührenerhebung**

- Wie schon der Rat (Erörterung am 08.12.2008) beschränkt auch das EP den Anwendungsbereich des Vorschlags: Er soll nur für Strecken der Transeuropäischen Netze-Verkehr (TEN-V) sowie für solche Abschnitte gelten, auf denen regelmäßig wichtige internationale Warentransporte stattfinden (KOM: uneingeschränkte Geltung auf allen Straßen der Mitgliedstaaten). (Art. 7 Abs. 1)
- Das EP streicht die von der Kommission vorgesehene Möglichkeit, Benutzungs- oder Mautgebühren auch nach dem 01.01.2012 auf Fahrzeuge ab 12 Tonnen Gesamtgewicht zu beschränken (Art. 7 Abs. 5).
- Das EP dehnt die Forderung des Rates, dass auch auf TEN-V-Streckenabschnitten, die städtische Gebiete kreuzen, spezielle Gebühren zur Verringerung der Staubbildung oder Luftverschmutzung erhoben werden dürfen, sogar auf alle Straßen aus (KOM: nur Stadtstraßen in städtischen Gebieten) (Art. 9 Abs. 1a).

##### – **Grundsätze für die Ausgestaltung von Benutzungsgebühren**

- Das EP übernimmt die vom Rat angeregten neuen Relationen zwischen Tages-, Wochen-, Monats- und Jahrestarifen. Danach dürfen Monatstarife nicht mehr als 10 %, Wochentarife nicht mehr als 5 % und Tagesstarife nicht mehr als 2 % der Jahrestarife betragen (KOM: Jahrestarif muss mindestens 80mal, Monatstarif mindestens 13mal und Wochentarif mindestens 5mal so hoch sein wie der Tagesstarif). (Art. 7a)
- Führt ein EU-Staat ein Mautsystem ein, muss er bei Einbeziehung externer Kosten vorlegen (Art. 7g):
  - (KOM und EP:) Informationen zu erfassten Fahrzeugen und Straßen, über die Methode zur Kostenberechnung und die Höhe der geplanten Mautgebühren und der geplanten Einnahmen,
  - (EP:) Angaben zur vorgesehenen Zweckbindung der Gebühren für die externen Kosten, und
  - (EP:) einen konkreten Plan, wie die erzielten Einnahmen zur Schadensminderung verwendet werden.

##### – **Grundsätze für die Ausgestaltung von Mautgebühren**

- In die Mautgebühren können Gebühren für Infrastrukturkosten und für externe Kosten einfließen:
  - Das EP lässt als Infrastrukturkosten neben Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des Straßennetzes (KOM) auch Kosten zur Gewährleistung von dessen Sicherheitsstandards zu (Art. 7b).
  - Unter externe Kosten fasst das EP nur „Kosten, die einem Mitgliedstaat durch verkehrsbedingte Umweltverschmutzung und Lärmbelastung entstehen“ (KOM: auch „durch Verkehrsstauungen“) (Art. 2).
- Das EP erhöht wie schon der Rat die Grenze für Mautgebühren, die nur eine Infrastrukturgebühr erfassen, bei hohem Verkehrsaufkommen auf „maximal 500 %“ (KOM: 100 %) über denjenigen Gebühren, die zur günstigsten Tages- oder Jahreszeit oder der billigsten Tageskategorie erhoben werden (Art. 7f).
- Das EP will, dass die EU-Staaten die Einnahmen vorrangig zur Senkung und Vermeidung der durch den Straßenverkehr verursachten Kosten einsetzen, und fordert, dass sie ab 2011 TEN-V-Vorhaben mit mindestens 15 % der Einnahmen finanziell unterstützen (KOM: zwingend zweckgebundene Verwendung zur Förderung der Nachhaltigkeit). (Art. 9 Abs. 2)

##### – **Einzelheiten zur Erhebung von Mautgebühren**

- Das EP streicht die Übergangsfrist zur Nutzung bestehender elektronischer Systeme für die Erhebung von Mautgebühren (KOM: bis 31.12.2013). Sobald es technisch ausgereift und funktionsfähig ist, soll das Galileo-System als Grundlage für die Mauterhebung dienen. (Art. 7i)
- Das EP streicht die von der Kommission vorgeschlagenen Kriterien, anhand derer die EU-Staaten entscheiden sollten, welche Abschnitte ihres Straßennetzes sie gebührenpflichtig machen; stattdessen will das EP ihnen nur vorschreiben, dass sie aufgrund „objektiver Kriterien“ entscheiden. Das EP streicht die von der Kommission vorgegebene EU-einheitliche Berechnungsmethode zur Einbeziehung von Verkehrsstaukosten in die Gebühren für externe Kosten und ändert die Obergrenzen für die anlastbaren externen Kosten aus verkehrsbedingter Luftverschmutzung. Das EP führt neue Schadstoffklassen („Euro 0“ bis „Euro VI“ und „schadstoffärmer als Euro VI“) ein. (Art. 7c Abs. 2 i.V.m. Anhang IIIa)

#### ► **Politischer Kontext**

Der Rat entscheidet mit qualifizierter Mehrheit im Mitentscheidungsverfahren über das Politikvorhaben. Da die vom Rat in seiner Erörterung vom 8. Dezember 2008 vertretene Position erheblich von der des EP abweicht, ist eine baldige Einigung entgegen der Ankündigung beider Organe eher unwahrscheinlich.