

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 Rates – Erörterung vom 30. März 2009

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**

Der Rat diskutiert auf der Grundlage des Sachstandsberichts der Ratspräsidentschaft folgende Punkte:

- Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie,
- Anlastbarkeit von Verkehrsstaukosten,
- Obergrenzen für anlastbare Kosten,
- Aktionspläne der Mitgliedstaaten,
- Zweckbindung der Einnahmen.

► **Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags**

– **Anwendungsbereich der Richtlinie**

Umstritten ist im Rat, ob die vorgeschlagene Richtlinie die nationalen Straßennetze insgesamt erfassen soll (so auch KOM) oder beschränkt werden soll.

- Einige Mitgliedstaaten sprechen sich für eine Anwendung auf das gesamte Straßennetz aus und wollen so in Bezug auf die Gebührensysteme Rechtssicherheit und Transparenz gewährleisten.
- Andere Mitgliedstaaten berufen sich auf den Grundsatz der Subsidiarität und sprechen sich für eine Beschränkung auf das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) aus.

– **Grundsätze für die Ausgestaltung von Mautgebühren**

- Haupthindernis für eine Einigung ist nach wie vor die Frage der Anlastung von Verkehrsstaukosten. Streitig ist sowohl, ob den Mitgliedstaaten grundsätzlich erlaubt werden soll, Gebühren für durch Staus verursachte Kosten zu erheben, als auch, unter welchen Bedingungen dies geschehen kann.

- Einige Mitgliedstaaten befürchten, dass sich die Erhebung von Staugebühren in der Praxis unverhältnismäßig stark auf die direkten Beförderungspreise auswirken würde. Außerdem könne die Erhebung solcher Gebühren zu einer Benachteiligung des gewerblichen Straßenverkehrs gegenüber anderen Straßennutzern führen, die ebenso für die Staubildung verantwortlich seien.

- Andere Mitgliedstaaten halten die Erhebung von Staugebühren für das wichtigste Element des Vorschlags. Sie sind der Meinung – ebenso wie die Kommission und das EP –, dass die Erhebung von Staugebühren zu einer optimalen Nutzung der Straßenkapazitäten bei gleichzeitiger Verringerung des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen beitragen kann.

- Auch verschiedene Kompromissvorschläge der Ratspräsidentschaft konnten die Mitgliedstaaten bislang nicht auf eine gemeinsame Linie im Rat bringen. Einer der Vorschläge sieht eine Vertagung der Einführung von Abgaben für Verkehrsstaukosten vor; danach sollen Gebühren für Verkehrsstaukosten erst 48 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie erhoben werden können.

- Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Zweckbindung der Einnahmen aus Mautgebühren. Die überwiegende Mehrheit der Mitgliedstaaten lehnt jegliche Zweckbindung strikt ab.

- Einige Mitgliedstaaten halten die vorgeschlagene Rechtsgrundlage (Artikel 71 EG-Vertrag) allein nicht für ausreichend, sondern vertreten die Auffassung, dass zusätzlich Artikel 93 (indirekte Steuern) als Rechtsgrundlage herangezogen werden müsse wegen des steuerlichen Charakters einiger Bestimmungen. Vorschriften auf dieser Rechtsgrundlage müssen vom Rat einstimmig beschlossen werden.

- Diese Bedenken konnte auch der Juristische Dienst des Rates bislang nicht ausräumen, der Artikel 71 als alleinige Rechtsgrundlage in einer schriftlichen Stellungnahme akzeptiert hat.

► **Politischer Kontext**

– **Weiteres Vorgehen im Rat**

Die Ratspräsidentschaft stellt am Ende der Sitzung folgende Fragen:

- Sind die Mitgliedstaaten in Anbetracht der derzeitigen Wirtschafts- und Finanzkrise nach wie vor damit einverstanden und bereit, im Verkehrssektor schrittweise das Verursacherprinzip einzuführen?
- Sind die Mitgliedstaaten der Ansicht, dass es bei der Suche nach einem rundum ausgewogenen Kompromiss hilfreich sein könnte, die Einführung der Staugebühren zu verschieben?
- Falls grundsätzliches Einvernehmen darüber erzielt wird, dass Staugebühren erhoben werden dürfen: Welche Maßnahmen und Änderungen sind noch erforderlich?

– **Nächste Schritte im Gesetzgebungsverfahren**

Bisher hat der Rat über das Vorhaben lediglich diskutiert; die Erste Lesung des Rates, in der er mit qualifizierter Mehrheit im Mitentscheidungsverfahren verbindlich über das Politikvorhaben entscheidet, steht noch aus. Eine politische Einigung in naher Zukunft ist noch immer eher unwahrscheinlich.