



Brüssel, den 17. November 2017
(OR. en)

14426/17

Interinstitutionelle Dossiers:
2017/0114 (COD)
2017/0115 (CNS)
2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (Teil 1)/Rat

Nr. Vordok.: 13772/1/17 REV 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**

Interinstitutionelles Dossier: 2017/0114 (COD)

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern

Interinstitutionelles Dossier: 2017/0115 (CNS)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (Neufassung) (Text von Bedeutung für den EWR)

Interinstitutionelles Dossier: 2017/0128 (COD)

– Orientierungsaussprache

1. EINLEITUNG

Die Kommission hat am 31. Mai 2017 ihr Mobilitätspaket vorgelegt, das eine Reihe von Initiativen zur Funktionsweise des Markts für den Güterkraftverkehr, zu den sozialen Bedingungen und zur Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur enthält.

Die vorgeschlagene Überarbeitung der **Richtlinie über die Eurovignette** beruht auf einer umfassenderen Anwendung des Verursacherprinzips ("der Verursacher zahlt") und des Benutzerprinzips ("der Benutzer zahlt"). Die wichtigsten Änderungen betreffen

- eine Erweiterung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen;
- die schrittweise Abschaffung zeitabhängiger Gebührensysteme, insbesondere weil die zeitabhängige Erhebung von Gebühren die tatsächlichen Kosten der Nutzung der Infrastruktur einschließlich der negativen externen Effekte (Luftverschmutzung, Klimawandel, Lärm usw.) nicht in vollem Umfang widerspiegelt;
- die Differenzierung der Gebühren auf der Grundlage der CO₂-Emissionen als Anreiz für eine Verringerung dieser Emissionen und die Vereinfachung der Anlastung externer Kosten, um den Kosten der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung besser Rechnung zu tragen. Im Vorschlag ist auch vorgesehen, dass Gebühren für die Nutzung der Infrastruktur während der Stoßzeiten erhoben werden können und die Möglichkeiten der Anwendung von Aufschlägen für bestimmte Abschnitte ausgeweitet werden;
- schließlich soll durch den Vorschlag die Transparenz bei der Verwendung der Einnahmen aus der Gebührenerhebung auf Straßen gefördert werden, und es sollen Informationen über die Qualität der Infrastruktur bereitgestellt werden.

Ferner wird im Zuge einer vorgeschlagenen weiteren Überarbeitung der Richtlinie der jährliche Mindestsatz der **Kraftfahrzeugsteuer** für schwere Nutzfahrzeuge innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren gesenkt.

Die Überarbeitung der **Rechtsvorschriften über elektronische Mautsysteme** dient der Beseitigung der marktbezogenen und regulatorischen Hindernisse für den *europäischen elektronischen Mautdienst* (EETS), damit Straßenbenutzer elektronische Mautgebühren in der EU mit einem einzigen Bordgerät auf der Grundlage eines einzigen Vertrags anhand einer einzigen Rechnung entrichten können, sowie der Vereinfachung der Einziehung fälliger Mauten bei Fahrern von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen. Im Zuge der Überarbeitung der Richtlinie über europäische elektronische Mautsysteme wird Folgendes vorgeschlagen:

- ein flexiblerer Rahmen für die elektronische Mauterhebung, vor allem in Bezug auf technische Lösungen, um eine echte Interoperabilität in der gesamten Union zu unterstützen;

- die Ausweitung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf Mautsysteme mit automatischer Nummernschilderkennung;
- und schließlich die Einrichtung eines Systems für den Austausch von Informationen über die Identität von Mautschuldern zwischen Mitgliedstaaten.

2. BERATUNGEN DER VORBEREITUNGSGREMIEN DES RATES

Die Beratungen wurden in der Sitzung der Gruppe "Landverkehr" im Juni 2017 aufgenommen. Nach einer allgemeinen Präsentation am 1. Juni 2017 wurden am 21. Juni 2017 die Folgenabschätzungen geprüft. Unter estnischem Ratsvorsitz wurden diese Vorschläge in vier Sitzungen erörtert, und zwar am 11.9.2017, am 14.9.2017, am 6.10.2017 und am 23.10.2017. Die Gruppe "Steuerfragen" empfahl in ihrer Sitzung vom 28. September 2017, dass der Vorschlag über die Besteuerung von Fahrzeugen (2017/0115 (CNS)) in der Gruppe "Landverkehr" erörtert werden sollte.

Das "Verursacherprinzip" und das "Benutzerprinzip" werden generell von den Mitgliedstaaten unterstützt. Dennoch vertreten die Mitgliedstaaten unterschiedliche Standpunkte zu der Frage, wie diese Grundsätze umgesetzt werden sollten. Einige grundlegende Punkte wurden in den ersten Diskussionen über die Überarbeitung der Richtlinie zur **Eurovignette** angesprochen:

- Einbeziehung von Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen und Bussen in den Geltungsbereich;
- Einzelheiten zur Anwendung des "Verursacherprinzips", wie etwa die Berücksichtigung der CO₂-Einstufung und die vorgeschlagenen Änderungen zur Anlastung externer Kosten;
- Flexibilität bei der Wahl zwischen einem entfernungs- oder einem zeitabhängigen System oder einer Kombination davon in Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp; und
- flexible Verwendung der Einnahmen aus den Staugebühren und Aufschlägen [...];
- Ausweitung der Möglichkeit von Aufschlägen auch außerhalb von Bergregionen;
- verstärkte Berichterstattungspflichten in Bezug auf die Einnahmen, die Verwendung der Einnahmen sowie die Qualität der Mautstraßen;

- angemessene Umsetzungsfristen für die vorgeschlagenen Änderungen.

In Bezug auf die Neufassung der Richtlinie über europäische elektronische Mautsysteme wurden folgende Aspekte erörtert:

- Die Schaffung eines Austauschs von Informationen über Mautschuldner wurde allgemein begrüßt, mehrere Mitgliedstaaten forderten jedoch, dass die Beratungen über diese Komponente beschleunigt werden sollten; und
- die Liste von Technologien, die für die elektronische Mauterhebung genutzt werden können, wurde generell als ein wesentliches Element des Rechtsakts betrachtet, das in der Richtlinie festgeschrieben werden sollte;
- eine angemessene Frist für die Umsetzung.

3. FRAGEN

Die Minister werden gebeten, ihre Vorgaben zu den folgenden Fragen festzulegen.

Eurovignette:

1. Ist die Ausweitung des Geltungsbereichs der Richtlinie über die Eurovignette auf alle Fahrzeuge im Hinblick auf die politischen Ziele gerechtfertigt, insbesondere im Hinblick auf die öffentlichen Finanzen, die soziale Gerechtigkeit, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern und eine gerechtere Aufteilung der Kosten auf alle Straßenbenutzer? Sollten alle Fahrzeuge auf ähnliche Weise behandelt werden?
2. Lassen sich die langfristigen Ziele der nachhaltigen Finanzierung der Infrastruktur und der Verringerung von Emissionen und Staus durch eine schrittweise Umstellung auf entfernungsabhängige Gebühren besser erreichen? Wie sollte der zeitliche Rahmen gestaltet werden? Was sind die Vor- und Nachteile der entfernungsabhängigen Gebührenerhebung? Sollten diese Einnahmen zugunsten der Straßenbenutzer reinvestiert werden?

Europäischer elektronischer Mautdienst:

1. Stimmen die Ministerinnen und Minister darin überein, dass die Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren im Ausland vereinfacht werden sollte, indem die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme verbessert wird und Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes leichteren Zugang zum Markt für die Mauterhebung erhalten? Welche legislativen Instrumente halten die Ministerinnen und Minister für am besten geeignet, um diese Änderungen einzuführen?