Europäisches Parlament
2014-2019

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2017/0115(CNS)

20.12.2017

*

ENTWURF EINES BERICHTS

über den 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
(COM(2017)0276 – C8-0196/2017 – 2017/0115(CNS))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatterin: Deirdre Clune

Erklärung der benutzten Zeichen

*	Anhörungsverfahren
***	Zustimmungsverfahren
***I	Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
***II	Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
***III	Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol ▌ hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.
Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

Seite

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS 5

BEGRÜNDUNG 11

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem 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
(COM(2017)0276 – C8-0196/2017 – 2017/0115(CNS))

(Besonderes Gesetzgebungsverfahren – Anhörung)

Das Europäische Parlament,

– unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an den Rat (COM(2017)0276),

– gestützt auf Artikel 113 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen, gemäß dem es vom Rat angehört wurde (C8-0196/2017),

– gestützt auf Artikel 78c seiner Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Wirtschaft und Währung (A8-0000/2018),

1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;

2. fordert die Kommission auf, ihren Vorschlag gemäß Artikel 293 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union entsprechend zu ändern;

3. fordert den Rat auf, es zu unterrichten, falls er beabsichtigt, von dem vom Parlament gebilligten Text abzuweichen;

4. fordert den Rat auf, es erneut anzuhören, falls er beabsichtigt, den Vorschlag der Kommission entscheidend zu ändern;

5. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Die Kraftfahrzeugsteuern sind Kosten, die bisher von der Wirtschaft in jedem Fall zu tragen waren, auch wenn von den Mitgliedstaaten Mautgebühren erhoben	(4) Die Kraftfahrzeugsteuern sind Kosten, die bisher von der Wirtschaft ***und insbesondere von den KMU*** in jedem Fall zu tragen waren, auch wenn von den

wurden. Daher können die Kraftfahrzeugsteuern ein Hindernis für die Einführung von Mautgebühren darstellen.	Mitgliedstaaten Mautgebühren erhoben wurden. Daher können die Kraftfahrzeugsteuern ein Hindernis für die Einführung von Mautgebühren darstellen.

Or. en

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) ***Aus diesem Grund*** sollte den Mitgliedstaaten ein größerer Spielraum zur Senkung der Kraftfahrzeugsteuern insbesondere durch eine Verringerung der in der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Mindestsätze eingeräumt werden. Zur Minimierung der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten sollte eine solche Verringerung schrittweise erfolgen**.**	(5) ***Insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung entfernungsabhängiger Mautgebühren*** sollte den Mitgliedstaaten ein größerer Spielraum zur Senkung der Kraftfahrzeugsteuern insbesondere durch eine Verringerung der in der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Mindestsätze eingeräumt werden. Zur Minimierung der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten sollte eine solche Verringerung schrittweise erfolgen ***und es sollte vermieden werden, dass den Mitgliedstaaten zusätzliche Verwaltungslasten auferlegt werden***

Or. en

Begründung

Laut Euler-Hermes (2015) liegen die aktuellen Gewinnmargen für KMU bei nur 1%. Da die Kraftfahrzeugsteuer eine Belastung darstellt, die die Wirtschaft, einschließlich der Transportunternehmen, die KMU sind, unabhängig von der erhobenen Mautgebühr zu tragen hat, besteht Anlass zur Besorgnis über die Auswirkungen dieser doppelten Erhebung. Auch wenn Betreiber einen Großteil der mit einer Maut verbundenen Kosten auf den Kunden übertragen können, besteht aufgrund der verbleibenden Fahrzeugbesteuerung das Risiko, dass sie nicht unerheblichen Mehrkosten unterliegen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5a) Um den Mitgliedstaaten einen größeren Ermessensspielraum bei der Senkung ihres Kraftfahrzeugsteuersatzes zu geben, um die Einführung von entfernungsabhängigen Mautgebühren zu unterstützen und potenzielle Verwaltungslasten zu vermeiden, sollten die Mindeststeuersätze ab dem 1. Januar 2024 in einem Schritt gesenkt werden, so dass den Mitgliedstaaten die größtmögliche Flexibilität bei der Entscheidung über den Satz und das Tempo der Senkung eingeräumt wird.

Or. en

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe a
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang I – Titel

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„Tabelle A: KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR LASTKRAFTWAGEN BIS ZUM 31. DEZEMBER […]“ [bitte Jahr des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen];	***entfällt***

Or. en

Begründung

Um den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität einzuräumen, wird vorgeschlagen, die Mindeststeuersätze ab dem 1. Januar 2024 in einem Schritt zu senken, anstatt schrittweise in fünf Stufen wie von der Kommission vorgeschlagen.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe b
Richtlinie 1999/62/EC
Anhang I – Tabelle B

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„Tabelle B: KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR [...] [bitte das Jahr nach dem Jahr des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen]	***entfällt***

Or. en

Begründung

Um den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität einzuräumen, wird vorgeschlagen, die Mindeststeuersätze ab dem 1. Januar 2024 in einem Schritt zu senken, anstatt schrittweise in fünf Stufen wie von der Kommission vorgeschlagen.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe b
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang I – Tabelle C

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Tabelle C: KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR […] [bitte das zweite Jahr nach dem Jahr des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen]	***entfällt***

Or. en

Begründung

Um den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität einzuräumen, wird vorgeschlagen, die Mindeststeuersätze ab dem 1. Januar 2024 in einem Schritt zu senken, anstatt schrittweise in fünf Stufen wie von der Kommission vorgeschlagen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe b
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang I – Tabelle D

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Tabelle D: ***KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR […] [bitte das dritte Jahr nach dem Jahr des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen]***	***entfällt***

Or. en

Begründung

Um den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität einzuräumen, wird vorgeschlagen, die Mindeststeuersätze ab dem 1. Januar 2024 in einem Schritt zu senken, anstatt schrittweise in fünf Stufen wie von der Kommission vorgeschlagen.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe b
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang I – Tabelle E

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Tabelle E: ***KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR […] [bitte das vierte Jahr nach dem Jahr des Inkrafttretens dieser Richtlinie***	***entfällt***

einfügen]

Or. en

Begründung

Um den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität einzuräumen, wird vorgeschlagen, die Mindeststeuersätze ab dem 1. Januar 2024 in einem Schritt zu senken, anstatt schrittweise in fünf Stufen wie von der Kommission vorgeschlagen.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe b
Richtlinie 1999/62/EG
Anhang I – Tabelle F

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Tabelle F: KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR ***[…] [bitte das fünfte Jahr nach dem Jahr des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen]***	Tabelle F: KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE FÜR LASTKRAFTWAGEN AB 1. JANUAR ***2024***

Or. en

Begründung

Um den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität einzuräumen, wird vorgeschlagen, die Mindeststeuersätze ab dem 1. Januar 2024 in einem Schritt zu senken, anstatt schrittweise in fünf Stufen wie von der Kommission vorgeschlagen.

BEGRÜNDUNG

Der Vorschlag der Kommission

Die Kommission erkennt in ihrem Vorschlag zwar die Bedeutung des Straßenverkehrs für den Binnenmarkt an, zielt jedoch darauf ab, einige der Herausforderungen des Straßenverkehrs anzugehen, insbesondere sozioökonomische und ökologische Fragen wie Luftverschmutzung, Lärm und Staus. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Einführung einer entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr Anreize für umweltfreundlichere und effizientere Verkehrsbetriebe bieten kann, während gleichzeitig den Verkehrsteilnehmern ein faires Angebot unterbreitet und die erforderliche Infrastruktur finanziert wird. Die Richtlinie 1999/62/EG (die sogenannte „Eurovignetten-Richtlinie“) enthält bereits einen detaillierten Rechtsrahmen für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen durch schwere Nutzfahrzeuge. In der Richtlinie sind die für schwere Nutzfahrzeuge geltenden Mindestsätze der Kraftfahrzeugsteuern festgelegt sowie ausführliche Vorschriften für die Erhebung von Infrastrukturgebühren.

Nach Auffassung der Kommission spiegeln die Kraftfahrzeugsteuern keine besondere Nutzung der zugehörigen Infrastruktur wider und sind daher kein wirksames Instrument, um Anreize für umweltfreundlichere Verkehrsabläufe zu schaffen oder Staus zu verringern. Die Kommission ist hingegen der Auffassung, dass Mautgebühren, die in einem direkten Zusammenhang mit der Straßenbenutzung stehen, erheblich besser geeignet sind, um diese Ziele zu erreichen.

In dem Vorschlag wird die Auffassung vertreten, dass die Kraftfahrzeugsteuern für die Wirtschaft Kosten verursachen können, unabhängig davon, ob sich ein Mitgliedstaat für eine Maut entscheidet oder nicht. Aus diesem Grund empfiehlt die Kommission in ihrem Vorschlag, den Mitgliedstaaten mehr Spielraum zu geben, um ihre Kraftfahrzeugbesteuerung für LKWs unter die ursprünglich durch die Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Mindestbeträge zu senken.

Standpunkt der Berichterstatterin

Die Berichterstatterin begrüßt und unterstützt den Vorschlag der Kommission, zumal dieser eine Verbesserung der Richtlinie 1999/62/EG darstellt, und stimmt dem Ziel des Vorschlags zu.

Entfernungsabhängige Straßenbenutzungsgebühren können eine Schlüsselrolle bei der Förderung umweltfreundlicherer Verkehrstätigkeiten in fairer und gerechter Weise spielen. Bei der Einführung einer solchen Maßnahme sollten jedoch die spezifischen nationalen Gegebenheiten berücksichtigt werden, und dem betreffenden Mitgliedstaat sollte bei der Annahme und Umsetzung mehr Flexibilität eingeräumt werden.

Dies gilt auch für die Senkung der Kraftfahrzeugsteuern. Die Berichterstatterin stimmt dem zu und ist der Ansicht, dass es bei der Einführung einer entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr von wesentlicher Bedeutung ist, auch den Kraftfahrzeugsteuersatz für Lkw zu senken, wobei das Potenzial für belastende Mehrkosten für den Verkehrssektor und insbesondere für KMU gebührend zu berücksichtigen ist. In diesem Zusammenhang ist die Senkung des Steuersatzes auf null für einen Zeitraum von fünf Jahren voll und ganz zu

begrüßen; es ist jedoch wichtig, diese vorgeschlagene Flexibilität zu vereinfachen, damit kein Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten entsteht.