

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und, Fremdenverkehr

2008/0147(COD)

15.10.2008

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

zu dem 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

(KOM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Saïd El Khadraoui

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch **Fett- und Kursivdruck** hervorgehoben. Bei Änderungsrechtsakten werden unverändert aus einer bisherigen Bestimmung übernommene Textteile, die das Parlament ändern will, obwohl die Kommission sie nicht geändert hat, durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden gegebenenfalls wie folgt gekennzeichnet: [...]. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	31

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem 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 (KOM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2008)0436),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 Absatz 1 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0276/2008),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie (A6-0000/2008),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Im Interesse des Übergangs zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik sollten die im Verkehr zu zahlenden Preise die **mit verkehrsbedingter Luftverschmutzung, verkehrsbedingter Lärmbelastung, Klimawandel und Verkehrsstaus verbundenen** Kosten, die durch die **tatsächliche** Nutzung von Fahrzeugen, Zügen, Flugzeugen oder Schiffen verursacht werden, besser widerspiegeln,

Geänderter Text

(5) Im Interesse des Übergangs zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik sollten die im Verkehr zu zahlenden Preise die **externen** Kosten, die durch die Nutzung von Fahrzeugen, Zügen, Flugzeugen oder Schiffen verursacht werden, besser widerspiegeln, Dazu bedarf es eines **kohärenten und ehrgeizigen** Konzepts für alle Verkehrsträger, das deren jeweiligen

um so als Instrument für die Optimierung der Infrastrukturnutzung, die Verringerung lokaler Verschmutzung, die Bewältigung von Verkehrsstaus und die Bekämpfung des Klimawandels zu den geringstmöglichen Kosten für die Wirtschaft zu fungieren. Dazu bedarf es eines *abgestuften* Konzepts für alle Verkehrsträger, das deren jeweiligen Besonderheiten Rechnung trägt.

Besonderheiten Rechnung trägt.

Or. en

Begründung

Um zu gewährleisten, dass Maßnahmen zur Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger unternommen werden, damit zwischen ihnen einheitliche Ausgangsbedingungen sichergestellt werden.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Andere Verkehrsträger haben bereits mit der Internalisierung externer Kosten begonnen und die einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zielen auf eine solche Internalisierung ab oder verhindern diese zumindest nicht. CO₂-Emissionen sollten unter Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem (ETS) angegangen werden. Die Bereitstellung von Strom für Züge ist auch Gegenstand des ETS und in Kürze soll der Seeverkehr in das ETS aufgenommen werden. Weitere externe Kosten können über Flughafengebühren internalisiert werden, die sich für Umweltzwecke extra ausweisen lassen, und durch Infrastrukturgebühren für die Nutzung der Eisenbahn gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen

Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Gebühren für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung¹. Darüber hinaus wird die Kommission einen Vorschlag für eine Neufassung des ersten Eisenbahnpakets unterbreiten, um harmonisierte Regelungen für Wegegebühren in Abhängigkeit vom verursachten Lärm einzuführen.

1 ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

Or. en

Begründung

In der Mitteilung der Kommission zur Ökologisierung des Verkehrs (KOM(2008)433) wird ein Überblick über die große Zahl und die unterschiedlichen Maßnahmen gegeben, die bereits zur Verringerung der negativen Auswirkungen des Transports bestehen. Die Folgenabschätzung: Strategie für eine Internalisierung externer Kosten (SEC(2008) 2208) beschäftigt sich insbesondere mit der Internalisierung der externen Kosten für Lärm, Luftverschmutzung, Klimawandel, Staubbildung und Unfälle durch alle Verkehrsträger durch Preisinstrumente wie Gebühren, Steuern oder handelbare Genehmigungen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2001/14/EG, in der die Prinzipien für die Erhebung von Gebühren für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur geregelt sind, ist die Internalisierung externer Kosten bereits möglich. Um jedoch Wegegebühren umfassender gestalten zu können und eine vollständige Internalisierung der externen Kosten im Eisenbahnsektor zu erreichen, ist eine Voraussetzung, dass auch für den Güterkraftverkehr die Erhebung externer

Begründung

Artikel 7 der Richtlinie 2001/14 gibt die Grundsätze für die Gebührenerhebung im Eisenbahnwesens vor. Gemäß dieser Richtlinie sind Infrastrukturbetreiber verpflichtet, für alle Züge Gebühren für den Zugang zur Infrastruktur zu erheben, um die Kosten des Betriebs der Eisenbahndienste auszugleichen. Auch die Erhebung von Gebühren für Kosten im Zusammenhang mit Knappheit und Umweltschutz sind zulässig. Artikel 7 Absatz 5 ist jedoch einschränkend: Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Betreibers der Infrastruktur mit sich bringt, ist jedoch nur dann erlaubt, wenn eine solche Anlastung in vergleichbarer Höhe auch bei konkurrierenden Verkehrsträgern erfolgt.

Änderungsantrag 4

**Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt
Erwägung 7**

Vorschlag der Kommission

(7) Die Folgenabschätzung belegt, dass auf der Grundlage der durch Verschmutzung und – auf überlasteten Straßen – Verkehrsstaus verursachten Kosten berechnete Mautgebühren positive Auswirkungen auf das Verkehrssystem hätten und einen Beitrag zur Strategie der Gemeinschaft zur Bekämpfung des Klimawandels leisten würden. Sie würden der Staubildung und der lokalen Verschmutzung durch Anreize für die Nutzung umweltfreundlicherer Fahrzeugtechnologien, die Optimierung der Logistik und die Reduzierung von Leerfahrten entgegenwirken. Sie würden **mittelbar** eine wichtige Rolle bei der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs spielen und einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels leisten. Mautgebühren für überlastete Straßen, deren Berechnung ein belastungsabhängiges Kostenelement beinhaltet, werden der Staubildung effizienter entgegenwirken, wenn die Mitgliedstaaten andere Straßen, die nicht in

Geänderter Text

(7) Die Folgenabschätzung belegt, dass auf der Grundlage der durch **Klimawandel und** Verschmutzung und – auf überlasteten Straßen – Verkehrsstaus verursachten Kosten berechnete Mautgebühren positive Auswirkungen auf das Verkehrssystem hätten und einen Beitrag zur Strategie der Gemeinschaft zur Bekämpfung des Klimawandels leisten würden. Sie würden der Staubildung und der lokalen Verschmutzung durch Anreize für die Nutzung umweltfreundlicherer Fahrzeugtechnologien, die Optimierung der Logistik und die Reduzierung von Leerfahrten entgegenwirken. Sie würden eine wichtige Rolle bei der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs spielen und einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels leisten. Mautgebühren für überlastete Straßen, deren Berechnung ein belastungsabhängiges Kostenelement beinhaltet, werden der Staubildung effizienter entgegenwirken, wenn die Mitgliedstaaten andere Straßen, die nicht in

den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, in eine ähnliche Gebührenregelung einbeziehen.

den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, in eine ähnliche Gebührenregelung einbeziehen. ***Ohne in diese Richtlinie die Möglichkeit einzubeziehen, Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge für Kosten der durch sie verursachten Staus zu erheben, wären die Mitgliedstaaten daran gehindert, sich in erster Linie für diese Maßnahme zu entscheiden.***

Or. en

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8) Die Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie von Verkehrsstaus, z. B. Gesundheitsausgaben und Aufwand für medizinische Versorgung, Ernte- und Produktionsausfälle sowie Wohlfahrtskosten, werden von der Bevölkerung im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats getragen, in dem die Verkehrsleistung in Anspruch genommen wird. Das Verursacherprinzip wird durch die Gebühr für externe Kosten umgesetzt und dies wird ebenfalls zur Verringerung von externen Kosten beitragen.

(8) Das Verursacherprinzip wird durch die Gebühr für externe Kosten umgesetzt und dies wird ebenfalls zur Verringerung von externen Kosten beitragen.

Or. en

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9) Das von der Kommission *infolge der*

(9) Das von der Kommission erstellte

Initiative des Europäischen Parlaments erstellte Modell zur Berechnung der Kosten **verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie von Verkehrsstaus** bietet verlässliche Methoden und eine Reihen von Werten je Einheit, die bereits als Grundlage für die Berechnung von Straßenbenutzungsgebühren dienen können.

Modell zur Berechnung der externen Kosten bietet verlässliche Methoden und eine Reihe von Werten je Einheit, die bereits als Grundlage für die Berechnung von Straßenbenutzungsgebühren dienen können.

Or. en

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Zeitabhängige Benutzungsgebühren, die auf Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahresbasis erhoben werden, sollten gelegentliche Nutzer nicht diskriminieren, bei denen es sich zu einem hohen Anteil um ausländische Transportunternehmer handeln dürfte. Deshalb sollte ein detaillierteres Verhältnis zwischen Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahressätzen festgelegt werden.

Geänderter Text

(12) Zeitabhängige Benutzungsgebühren, die auf Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahresbasis erhoben werden, sollten gelegentliche Nutzer nicht diskriminieren, bei denen es sich zu einem hohen Anteil um ausländische Transportunternehmer handeln dürfte. Deshalb sollte ein detaillierteres Verhältnis zwischen Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahressätzen festgelegt werden. ***Aus Gründen der Effizienz und Fairness, sollten zeitabhängige Benutzungsgebühren als ein Übergangsinstrument zur Gebührenerhebung für die Nutzung der Infrastruktur betrachtet werden. Das Auslaufen eines zeitabhängigen Gebührensystems sollte deshalb bis spätestens 2013 vorgesehen werden.***

Or. en

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

(24) Die zusätzlichen Einnahmen aus der Gebühr für externe Kosten sollten entsprechend den verkehrspolitischen Zielen dieser Richtlinie **für Projekte von allgemeinem gemeinschaftlichen Interesse zur** Förderung nachhaltiger Mobilität im weiteren Sinn verwendet werden. Solche Projekte sollten daher auf die Förderung einer wirksamen Kostenanlastung, die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung, die Abfederung ihrer Auswirkungen, die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen sowie die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer abzielen. Das schließt beispielsweise Forschung und Entwicklung im Bereich umweltfreundlicherer Fahrzeuge und die Durchführung des verkehrsspezifischen Teils des Aktionsplans nach der Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität und der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ein, die Maßnahmen zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärmbelastung und Luftverschmutzung in der Umgebung großer Infrastrukturen und in Ballungsräumen umfassen. Die Zweckbindung dieser Einnahmen entbindet die Mitgliedstaaten nicht von der Pflicht zur Unterrichtung der Kommission über bestimmte nationale Maßnahmen gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag und greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren gemäß den Artikeln 87 und 88 EG-Vertrag nicht

Geänderter Text

(24) Die zusätzlichen Einnahmen aus der Gebühr für externe Kosten sollten entsprechend den verkehrspolitischen Zielen dieser Richtlinie **zur Senkung der externen Kosten für das Transportsystem und** zur Förderung nachhaltiger Mobilität im weiteren Sinn verwendet werden. Solche Projekte sollten daher auf die Förderung einer wirksamen Kostenanlastung, die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung, die Abfederung ihrer Auswirkungen, die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen sowie die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer abzielen. Das schließt beispielsweise Forschung und Entwicklung im Bereich umweltfreundlicherer Fahrzeuge und die Durchführung des verkehrsspezifischen Teils des Aktionsplans nach der Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität und der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ein, die Maßnahmen zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärmbelastung und Luftverschmutzung in der Umgebung großer Infrastrukturen und in Ballungsräumen umfassen. Die Zweckbindung dieser Einnahmen entbindet die Mitgliedstaaten nicht von der Pflicht zur Unterrichtung der Kommission über bestimmte nationale Maßnahmen gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag und greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren gemäß den Artikeln 87 und 88 EG-Vertrag nicht

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 26

Vorschlag der Kommission

(26) Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat zu gegebener Zeit eine umfassende Beurteilung der Erfahrungen übermitteln, die von den Mitgliedstaaten, die in Übereinstimmung mit dieser Richtlinie eine Gebühr für externe Kosten erheben, gewonnen wurden. Im Rahmen dieser Beurteilung sollten auch die Fortschritte bei der Strategie zur Bekämpfung des Klimawandels und bei der Festlegung eines gemeinsamen Mineralölsteuerelements für den Klimaschutz in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom einschließlich des von schweren Nutzfahrzeugen genutzten Kraftstoffes untersucht werden. Im Lichte dieser ***Fortschritte sollte die Frage der Kohlendioxidemissionen einbezogen und eine Analyse aller weiteren zweckmäßigen Maßnahmen vorgenommen werden.***

Geänderter Text

(26) Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat zu gegebener Zeit eine umfassende Beurteilung der Erfahrungen übermitteln, die von den Mitgliedstaaten, die in Übereinstimmung mit dieser Richtlinie eine Gebühr für ***die Nutzung der Infrastruktur und/oder*** externe Kosten erheben, gewonnen wurden. Im Rahmen dieser Beurteilung sollten auch die Fortschritte bei der Strategie zur Bekämpfung des Klimawandels und bei der Festlegung eines gemeinsamen Mineralölsteuerelements für den Klimaschutz in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom einschließlich des von schweren Nutzfahrzeugen genutzten Kraftstoffes untersucht werden. ***Diese Bewertung sollte auch einen Fortschrittbericht zum Prozess der Internalisierung für alle Verkehrsträger einschließen.*** Im Lichte dieser ***umfassenden Bewertung sollte die Kommission eine weitere Änderung der Richtlinie 1999/62/EG auch unter Berücksichtigung der möglichen Einbeziehung weiterer externer Kosten, der Möglichkeit zur Erhebung eines zwingenden Gebührensystems und der Möglichkeit zur Abschaffung zeitabhängiger Gebührensysteme vorschlagen.***

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

(29) Insbesondere sollte die Kommission zur Anpassung der Anhänge 0, III, IIIa und IV an den wissenschaftlich-technischen Fortschritt sowie der Anhänge I **und** II an die Inflation ermächtigt werden. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie handelt, müssen diese gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG im Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden.

Geänderter Text

(29) Insbesondere sollte die Kommission zur Anpassung der Anhänge 0, III, IIIa und IV an den wissenschaftlich-technischen Fortschritt sowie der Anhänge I, II **und IIIa** an die Inflation ermächtigt werden. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie handelt, müssen diese gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG im Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Artikel 1 – Nummer 1 Richtlinie 1999/62/EG Artikel 2 – Buchstabe bb

Vorschlag der Kommission

(bb) „Gebühr für externe Kosten“ eine mittels einer Mautgebühr erhobene Abgabe zur Anlastung der Kosten, die einem Mitgliedstaat durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie Verkehrsstauungen entstehen;

Geänderter Text

(bb) „Gebühr für externe Kosten“ eine mittels einer Mautgebühr erhobene Abgabe zur Anlastung der Kosten, die einem Mitgliedstaat durch **Klimawandel**, verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie Verkehrsstauungen entstehen;

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 1

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 2 – Buchstabe bb a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(bb a) 'Kosten durch Klimawandel' durch verkehrsbedingte Treibhausgasmissionen verursachte Kosten;

Or. en

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten erheben auf ihrem Hoheitsgebiet **für keine Fahrzeugklasse** gleichzeitig Mautgebühren und Benutzungsgebühren. Jedoch kann ein Mitgliedstaat, der auf seinem Straßennetz eine Benutzungsgebühr erhebt, auch Mautgebühren für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erheben.

2. Die Mitgliedstaaten erheben auf ihrem Hoheitsgebiet **nicht** gleichzeitig Mautgebühren und Benutzungsgebühren. Jedoch kann ein Mitgliedstaat, der auf seinem Straßennetz eine Benutzungsgebühr erhebt, auch Mautgebühren für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erheben.

Or. en

Begründung

Die Streichung wird als erforderlich betrachtet, um jede Möglichkeit für ein paralleles System auszuschließen: beispielsweise zeitabhängige Gebühren für leichtere LKWs, entfernungsabhängige Gebühren für schwere Lkw.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 – Absatz 5 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

5. Bis zum 31. Dezember 2011 kann ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren erheben, die ausschließlich für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen gelten. Ab 1. Januar 2012 müssen Maut- und/oder Benutzungsgebühren für alle Fahrzeuge im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d gelten, **sofern ein Mitgliedstaat nicht der Auffassung ist, dass die Ausweitung der Gebührenerhebung auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 12 Tonnen:**

Geänderter Text

5. Bis zum 31. Dezember 2011 kann ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren erheben, die ausschließlich für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen gelten. Ab 1. Januar 2012 müssen Maut- und/oder Benutzungsgebühren für alle Fahrzeuge im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d gelten.

Or. en

Begründung

Der Gesetzgeber hat bereits 2006 die Ausweitung auf Fahrzeuge mit 3,5 Tonnen entschieden. Die Genehmigung von Ausnahmen auf der Grundlage dieser Faktoren bedeutet de facto ein vollständig willkürliches System. Den Mitgliedstaaten steht es frei, auch auf zweitrangigen Straßen Gebühren zu erheben, wenn sie es für wünschenswert halten.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 – Absatz 5 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) sich erheblich negativ auf den freien Verkehrsfluss, die Umwelt, den Lärmpegel, die Staubbildung oder die Gesundheit auswirken würde; oder

Geänderter Text

entfällt

Begründung

Der Gesetzgeber hat bereits 2006 die Ausweitung auf Fahrzeuge mit 3,5 Tonnen entschieden. Die Genehmigung von Ausnahmen auf der Grundlage dieser Faktoren bedeutet de facto ein vollständig willkürliches System. Den Mitgliedstaaten steht es frei, auch auf zweitrangigen Straßen Gebühren zu erheben, wenn sie es für wünschenswert halten.

Änderungsantrag 16**Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt****Artikel 1 – Nummer 2**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7 – Absatz 5 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

(b) Verwaltungskosten in Höhe von über 30 % der zusätzlichen Einnahmen durch diese Ausweitung der Gebührenerhebung verursachen würde. ***entfällt***

Begründung

Der Gesetzgeber hat bereits 2006 die Ausweitung auf Fahrzeuge mit 3,5 Tonnen entschieden. Die Genehmigung von Ausnahmen auf der Grundlage dieser Faktoren bedeutet de facto ein vollständig willkürliches System. Zu Buchstabe a): Den Mitgliedstaaten steht es frei, auch auf zweitrangigen Straßen Gebühren zu erheben, wenn sie es für wünschenswert halten.

Änderungsantrag 17**Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt****Artikel 1 – Nummer 2**

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7a – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

1. Die Benutzungsgebühren müssen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege stehen, und es müssen Tages-, Wochen-, Monats- oder

1. Die Benutzungsgebühren müssen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege stehen, und es müssen Tages-, Wochen-, Monats- oder

Jahrestarife verfügbar sein. Dabei muss der Jahrestarif mindestens das Achtzigfache, der Monatstarif mindestens das Dreizehnfache und der Wochentarif mindestens das Fünffache des Tagesstarifs betragen.

Einem Mitgliedstaat steht es frei, auf die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge ausschließlich Jahresgebühren zu erheben.

Jahrestarife verfügbar sein. Dabei muss der Jahrestarif mindestens das Achtzigfache, der Monatstarif mindestens das Dreizehnfache und der Wochentarif mindestens das Fünffache des Tagesstarifs betragen.

Or. en

Begründung

Einer der wesentlichen Gründe für die Eurovignetten-Richtlinie besteht darin, innerhalb der EU Diskriminierungen zu vermeiden.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7b – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Gebühren für externe Kosten müssen sich an den Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung, den Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung oder **beiden** orientieren. Auf stauanfälligen Straßenabschnitten dürfen die Gebühren für externe Kosten während der Zeiträume, in denen diese Straßenabschnitte in der Regel überlastet sind, auch die Verkehrsstaukosten beinhalten.

Geänderter Text

2. Die Gebühren für externe Kosten müssen sich an den Kosten **des Klimawandels**, verkehrsbedingter Luftverschmutzung, den Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung oder **allen drei** orientieren. Auf stauanfälligen Straßenabschnitten dürfen die Gebühren für externe Kosten während der Zeiträume, in denen diese Straßenabschnitte in der Regel überlastet sind, auch die Verkehrsstaukosten beinhalten.

Or. en

Begründung

Steht im Zusammenhang mit Änderungsantrag 11. Die Ermächtigung durch die Eurovignetten-Richtlinie von 1999 bis jetzt gibt den Mitgliedstaaten nur den Rahmen für die

verschiedenen Möglichkeiten der Gebührenerhebung. Es obliegt den Mitgliedstaaten zu entscheiden, welche weiteren externen Kosten internalisiert werden müssen. Dies entspricht auch der Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7c – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Höhe der Gebühr für externe Kosten für die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum wird nach Maßgabe der Mindestanforderungen, der allgemeinen **Berechnungsformeln und der Obergrenze für anlastbare externe Kosten** nach Anhang IIIa festgesetzt.

Geänderter Text

2. Die Höhe der Gebühr für externe Kosten für die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum wird nach Maßgabe der Mindestanforderungen, der allgemeinen **Methoden oder der externen Kosten** nach Anhang IIIa festgesetzt.

Or. en

Begründung

Die Mindestanforderungen und Berechnungsmethoden sind solide und werden im Allgemeinen anerkannt, eine Berichterstattungspflicht ist vorgesehen, sodass die Verhältnismäßigkeit und Billigkeit überprüft werden. Die Standardwerte können eine hilfreiche Alternative insbesondere für Mitgliedstaaten seien, die nicht über genügend spezifische Daten zur Verwendung der Methode verfügen.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7e – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Die Höhe des Aufschlags ist von der nach Artikel 7c berechneten Höhe der Gebühr für externe Kosten abzuziehen.

Geänderter Text

entfällt

Begründung

Der Aufschlag soll den Mitgliedstaaten weitere Möglichkeiten geben, um dem Bau vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse finanzieren zu können und ist nicht verbunden mit der Internalisierung externer Kosten.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 2

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 7i – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Allerdings kann eine Gebühr für externe Kosten bis zum 31. Dezember **2013** mittels eines bestehenden Gebührensystems erhoben und eingezogen werden. In diesem Fall bringt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission bis spätestens 31. Dezember **2013** einen Plan für den Übergang zu einem System, das den Anforderungen von Absatz 4 entspricht, zur Kenntnis.

Geänderter Text

5. Allerdings kann eine Gebühr für externe Kosten bis zum Montag, 31. Dezember **2018** mittels eines bestehenden Gebührensystems erhoben und eingezogen werden. In diesem Fall bringt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission bis spätestens Montag, 31. Dezember **2018** einen Plan für den Übergang zu einem System, das den Anforderungen von Absatz 4 entspricht, zur Kenntnis.

Begründung

Durch Absatz 4 wird die Einführung der Gebührenerhebung für externe Kosten in den Mitgliedstaaten, die Gebührensysteme mit straßenseitigen Hindernissen nutzen, eingeschränkt. Der Übergang zu hindernisfreien Gebührenerhebungssystemen sollte gefördert werden, jedoch brauchen die Mitgliedstaaten (in den meisten Fällen: die Konzessionsgesellschaften) mehr Zeit.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 1a

Vorschlag der Kommission

1a. Diese Richtlinie lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, auf Stadtstraßen **in städtischen Gebieten** speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung konzipierte Gebühren in nicht diskriminierender Weise zu erheben.

Geänderter Text

1a. Diese Richtlinie lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, auf Stadtstraßen speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung konzipierte Gebühren in nicht diskriminierender Weise zu erheben.

Or. en

Begründung

Dieser Artikel bedeutet de Faktum, dass statt städtische Straßen nicht unter den geographischen Rahmen der Richtlinie fallen. Es ermöglicht den Mitgliedstaaten oder besser den lokalen Behörden selbst über regulierende Gebühren zu entscheiden (wie sie bereits in verschiedenen Städten erhoben werden). Diese Möglichkeit sollte für das gesamte städtische Gebiet uneingeschränkt gegeben sein.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Mitgliedstaaten, in denen Infrastrukturgebühren erhoben werden, entscheiden über die Verwendung der Einnahmen aus diesen Gebühren. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, **sollten** die Einnahmen aus Gebühren zum Nutzen des Verkehrssektors und zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems eingesetzt werden.

Geänderter Text

Mitgliedstaaten, in denen Infrastrukturgebühren erhoben werden, entscheiden über die Verwendung der Einnahmen aus diesen Gebühren. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, **müssen** die Einnahmen aus Gebühren zum Nutzen des Verkehrssektors und zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems eingesetzt werden.

Or. en

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 5

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 9b

Vorschlag der Kommission

Die Kommission fördert den Dialog und den Austausch von technischem Know-how zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Durchführung dieser Richtlinie und insbesondere der Anhänge. Die Kommission passt die Anhänge 0, III, IIIa und IV entsprechend dem technischen Fortschritt und die Anhänge I **und** II entsprechend der Inflation an. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 9c Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Geänderter Text

Die Kommission fördert den Dialog und den Austausch von technischem Know-how zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Durchführung dieser Richtlinie und insbesondere der Anhänge. Die Kommission passt die Anhänge 0, III, IIIa und IV entsprechend dem technischen Fortschritt und die Anhänge I, II **und IIIa** entsprechend der Inflation an. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 9c Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 11 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Spätestens am 31. Dezember 2010 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Unfallkosten und zu den verschiedenen Ebenen der Internalisierung in die nationalen Risiko orientierten Versicherungsprämien vor. Zusammen mit dem Bericht werden Vorschläge an das Europäische Parlament und den Rat für eine Rahmenrichtlinie zur Harmonisierung

*der verschiedenen Ebenen der
Internalisierung von Unfallkosten in den
Mitgliedstaaten vorgelegt.*

Or. en

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 11 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

2. Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens zum 31. Dezember 2013 Bericht über die Durchführung und die Wirkung dieser Richtlinie, insbesondere über die Wirksamkeit der Bestimmungen zur Anlastung der durch Verkehrsstaus und verkehrsbedingte Umweltverschmutzung verursachten Kosten und über die Einbeziehung von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht über 3,5 und unter 12 Tonnen. Der Bericht geht daneben auf Folgendes ein:

Geänderter Text

2. Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens zum 31. Dezember 2013 Bericht über die Durchführung und die Wirkung dieser Richtlinie, insbesondere über die Wirksamkeit der Bestimmungen zur Anlastung der durch Verkehrsstaus, ***Klimawandel*** und verkehrsbedingte Umweltverschmutzung verursachten Kosten und über die Einbeziehung von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht über 3,5 und unter 12 Tonnen. Der Bericht geht daneben auf Folgendes ein:

Or. en

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 11 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Zweckmäßigkeit der Einbeziehung anderer externer Kosten in die Berechnung von Mautgebühren, ***insbesondere der Kosten von Kohlendioxidemissionen,***

Geänderter Text

(a) Zweckmäßigkeit der Einbeziehung anderer externer Kosten in die Berechnung von Mautgebühren;

sofern die Festlegung eines klimawandelspezifischen gemeinsamen Kraftstoffsteuerelements noch keine befriedigenden Ergebnisse erbracht hat, der Unfallkosten und der Kosten des Biodiversitätsverlustes;

Or. en

Begründung

Steht im Zusammenhang mit Änderungsantrag 11. Es sollte eine neutrale Formulierung beibehalten werden.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 11 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

(d) technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit der Einführung entfernungsabhängiger **Mindestgebühren** auf den wichtigsten Fernstraßen. In dem Bericht sind die möglichen Arten gebührenpflichtiger Straßenabschnitte, Möglichkeiten der kosteneffizienten Erhebung und Eintreibung dieser Gebühren sowie eine einfache gemeinsame Methode zur Festsetzung der Mindestsätze darzulegen.

Geänderter Text

(d) technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit der Einführung entfernungsabhängiger **Grundgebühren** auf den wichtigsten Fernstraßen. In dem Bericht sind die möglichen Arten gebührenpflichtiger Straßenabschnitte, Möglichkeiten der kosteneffizienten Erhebung und Eintreibung dieser Gebühren sowie eine einfache gemeinsame Methode zur Festsetzung der Mindestsätze darzulegen.“

Or. en

Begründung

Grundgebühren für die Straßennutzung zumindest für die wichtigsten Fernstraßen wären ein wichtiger Schritt für einheitliche Ausgangsbedingungen bei der Gebührenerhebung für alle Verkehrsträger und auch für eine erhöhte Interoperabilität von Bedeutung.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 11 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(da) technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit der Abschaffung eines zeitabhängigen Gebührensystems;

Or. en

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 6

Richtlinie 1999/62/EG

Artikel 11 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Zusammen mit dem Bericht werden eine Bewertung des Fortschritts der Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und Vorschläge an das europäische Parlament und den Rat für eine weitere Änderung dieser Richtlinie vorgelegt.

Or. en

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IIIa – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

MINDESTANFORDERUNGEN BEI DER
ERHEBUNG VON GEBÜHREN FÜR

MINDESTANFORDERUNGEN BEI DER
ERHEBUNG VON GEBÜHREN FÜR

PE414.029v0100

24/34

PR\745505DE.doc

Or. en

Begründung

Steht im Zusammenhang mit Änderungsantrag 19. Die in der Tabelle vorgegebenen Werte sind wertvolle Referenzangaben, die von den Mitgliedstaaten genutzt werden können, sie sollte jedoch nicht als Höchstwerte angesehen werden. Wenn es den Mitgliedstaaten möglich ist, die in diesem Anhang aufgezeigten Methoden und Formeln anzuwenden, sollten sie berechtigt sein, den tatsächlichen Betrag der externen Kosten in Rechnung zu stellen.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IIIa – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

In diesem Anhang werden die bei der Erhebung einer Gebühr für externe Kosten einzuhaltenden Mindestanforderungen **und die Obergrenzen der bei der Festsetzung der Gebührenhöhe zu berücksichtigenden Gebührenbestandteile für externe Kosten** festgelegt.

Geänderter Text

In diesem Anhang werden die bei der Erhebung einer Gebühr für externe Kosten einzuhaltenden Mindestanforderungen, **gemeinsame Methoden und externe Kosten** festgelegt.

Or. en

Begründung

Linked to AM 19.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IIIa – Punkt 1 – Unterabsatz 2 – Einleitungssatz

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Falls ein Mitgliedstaat das Straßennetz nur teilweise mit Gebühren für externe Kosten **belegt, so werden die gebührenpflichtigen Abschnitte im Anschluss an eine Bewertung ausgewählt, bei der folgende Feststellungen getroffen werden:**

Ein Mitgliedstaat **kann auf der Grundlage objektiver Kriterien entscheiden** das Straßennetz nur teilweise mit Gebühren für externe Kosten **zu belegen,**

Or. en

Begründung

Die Mitgliedstaaten mit einer umfassenden Bewertung zu belasten, bevor sie berechtigt sind, externe Kosten in Rechnung zu stellen, wird als ein nicht notwendiger Verwaltungsaufwand angesehen.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IIIa – Punkt 1 – Unterabsatz 2 – Ziffer 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

der durch den Fahrzeugverkehr auf den Straßen, die der Gebühr für externe Kosten unterliegen, verursachte Umfang an Umweltschäden und Verkehrsstaus übersteigt den durchschnittlichen Umfang der betreffenden Beeinträchtigungen auf anderen Abschnitten des Straßennetzes, auf denen keine Gebühr für externe Kosten erhoben wird, oder

entfällt

Or. en

Begründung

Die Mitgliedstaaten mit einer umfassenden Bewertung zu belasten, bevor sie berechtigt sind, externe Kosten in Rechnung zu stellen, wird als ein nicht notwendiger Verwaltungsaufwand angesehen.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IIIa – Punkt 1 – Unterabsatz 2 – Ziffer 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

die Erhebung einer Gebühr für externe Kosten auf anderen Teilen des Netzes könnte sich nachteilig auf die Umwelt, die Verkehrslage oder die Verkehrssicherheit auswirken, oder die Erhebung und Eintreibung einer Gebühr für externe Kosten wäre dort mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden.

entfällt

Or. en

Begründung

Die Mitgliedstaaten mit einer umfassenden Bewertung zu belasten, bevor sie berechtigt sind, externe Kosten in Rechnung zu stellen, wird als ein nicht notwendiger Verwaltungsaufwand angesehen.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IIIa– Punkt 4 – Unterpunkt 4.1 – Unterabsatz 1 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Falls ein Mitgliedstaat die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen möchte, so errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 1, ***sofern diese niedriger sind:***

Falls ein Mitgliedstaat die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen möchte, so errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 1:

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IIIa – Nummer 4 – Unterpunkt 4.2 – Unterabsatz 1 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

Falls ein Mitgliedstaat die Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen möchte, so errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 2, **sofern diese niedriger sind**.

Geänderter Text

Falls ein Mitgliedstaat die Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen möchte, so errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 2:

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IIIa – Punkt 4 – Unterpunkt 4.3 – Unterabsatz 1 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten können die durch Verkehrsstaus auf überlasteten Straßen verursachten Kosten vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen, sofern sie nachweisen, dass die Kosten, die ein Fahrzeug anderen Nutzern durch den Verkehrsstau verursacht, die diesem Fahrzeug bereits auferlegten Kosten des Infrastrukturausbaus übersteigen. In diesem Fall errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten von

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können die durch Verkehrsstaus auf überlasteten Straßen verursachten Kosten vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen, sofern sie nachweisen, dass die Kosten, die ein Fahrzeug anderen Nutzern durch den Verkehrsstau verursacht, die diesem Fahrzeug bereits auferlegten Kosten des Infrastrukturausbaus übersteigen. In diesem Fall errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten von

Verkehrsstaus für die verschiedenen Zeiträume mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 3, *sofern diese niedriger sind*:

Verkehrsstaus für die verschiedenen Zeiträume mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 3:

Or. en

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IIIa – Punkt 4 – Unterpunkt 4.3 – Tabelle 3 – Zeitraum C – Vorstadtstraßen

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

65

100

Or. en

Begründung

Berichtigung der Werte für Staubildungen zu Hauptverkehrszeiten, da diese nicht im Geringsten die aktuellen Hauptwerte widerspiegeln.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Anhang IIIa – Punkt 4 – Unterpunkt 4.3 – Tabelle 3 – Zeitraum C – Andere Fernstraßen

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7

35

Or. en

Begründung

Berichtigung der Werte für Staubildungen zu Hauptverkehrszeiten, da diese nicht im Geringsten die aktuellen Hauptwerte widerspiegeln.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Anhang

Richtlinie 1999/62/EG

Annex IIIa – Punkt 4 – Unterpunkt 4.3 a (new)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4.3. Falls ein Mitgliedstaat die Kosten des verkehrsbedingten Klimawandels vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen möchte, so errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten des verkehrsbedingten Klimawandels mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach SEC(2008)2207¹ Tabelle 4, sofern diese niedriger sind:

$$C_{cc} = EGES_{vkm} * Equiv_{CO_2} * C_{CO_2}$$

- *EGES: Treibhausgasemissionen für ein Fahrzeug pro Kilometer (g/Fahrzeug km)*
- *EquivCO₂: Kosten für CO₂-Äquivalent. Im Handbuch zur Schätzung der externen Kosten im Verkehrssektor wird die Anwendung der Methode des globalen Erwärmungspotenzials empfohlen.*
- *C_{CO₂}: Kosten CO₂ (€/g). Die Werte sind der Tabelle 27 des Handbuchs² zu entnehmen.*

Sämtliche Parameter, Daten und sonstigen Informationen, die notwendig sind, um die Berechnung der anlastbaren Kosten des Klimawandels nachvollziehen zu können, sind zu veröffentlichen.

¹ SEC(2008)2207, S. 18 und Handbuch, S. 84, Tabelle 29.

² Handbuch, S. 80.

Or. en

BEGRÜNDUNG

1. Aktuelle Lage

Die Eurovignetten-Richtlinie 1999/62/EG in der durch die Richtlinie 2006/38/EG geänderten Fassung verbietet den Mitgliedstaaten, schweren Nutzfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von über 12 Tonnen (ab 2012 von über 3,5 Tonnen) auf Straßen, die Teil des TEN-Netzes sind, Gebühren für externe Kosten aufzuerlegen.

Hinsichtlich aller anderen Straßen und aller Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 12 Tonnen steht es den Mitgliedstaaten nach der aktuellen Eurovignetten-Richtlinie jedoch frei, Gebühren für beliebige externe Kosten zu erheben, vorausgesetzt sie beachten die allgemeinen Bestimmungen des Vertrags über die Europäische Union, insbesondere die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit.

2. Vorschlag der Kommission

Im Juli 2008 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag für die Überarbeitung der bestehenden Richtlinie unterbreitet, dem zufolge die Mitgliedstaaten eine Gebühr in Form einer Maut für bestimmte externe Kosten erheben dürften. Die Kommission schlägt des Weiteren eine Ausweitung des geografischen Geltungsbereichs der Richtlinie vor. Dementsprechend müssten die Mitgliedstaaten bei der Erhebung von Gebühren für die Infrastruktur und für externe Kosten auf allen Straßen die Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Nur in städtischen Gebieten wäre es den Behörden freigestellt, regulative Gebührensysteme einzuführen, wie das verschiedene Städte bereits getan haben.

Der Vorschlag der Kommission ist ein erster Schritt zur Anwendung des Verursacherprinzips im Straßenverkehr. Die Anforderungen, die die Mitgliedstaaten erfüllen müssen, um die Genehmigung der Kommission zu erhalten, sind ziemlich streng. Die Mitgliedstaaten dürften lediglich Gebühren für bestimmte externe Kosten und nur mit Systemen ohne straßenseitige Hindernisse erheben. Zudem müssten sie bestimmte in Anhang IIIA festgelegte Berechnungsmethoden anwenden.

3. Hintergrund des gegenwärtigen Vorschlags

Das Europäische Parlament hat den Grundsatz der Internalisierung externer Kosten seit jeher umfassend unterstützt. Während der jüngsten Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie im Jahr 2006 forderte das Parlament eine Klausel in Artikel 11 der aktuellen Richtlinie, die die Kommission verpflichtet, ein „allgemein anwendbares, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung aller externen Kosten (vorzulegen), welches künftigen Berechnung von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden soll.“ Dieses Modell wird „durch eine Analyse der Auswirkungen der Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und einer Strategie zur schrittweisen Umsetzung dieses Modells für alle Verkehrsträger begleitet“.

Dieser Standpunkt wurde in zahlreichen Entschlüssen des Parlaments zum Thema Verkehr in den letzten Jahren immer wieder vertreten¹. Ziffer 2 der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. Juli 2007 zur Durchführung des ersten Eisenbahnpakets hat folgenden Wortlaut:

„ist der Ansicht, dass die Richtlinie ‘Eurovignette 2’ ein erster Schritt hin zu einem fairen intermodalen Wettbewerb ist, da ein fairer Wettbewerb nicht möglich ist, wenn auf allen Schienenstrecken und für alle Züge Gebühren EU-weit zwingend erhoben werden, dagegen eine in der Höhe begrenzte Straßenmaut in der Europäischen Union nur auf freiwilliger Basis, ohne Internalisierung externer Kosten, meist nur auf Autobahnen und nur für LKW erhoben wird; fordert die Kommission daher auf, bis 2008 einen Vorschlag für eine Richtlinie vorzulegen (vgl. Artikel 1 Absatz 9 der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge⁽⁵⁾), in der die Eurovignette dem Trassenpreissystem angepasst wird, wobei eine Maut auf allen Straßen der Europäischen Union für alle LKW ab 3,5 t ohne Schlupflöcher zwingend vorgeschrieben wird und die externen Kosten internalisiert werden.“

In der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2008 zu der nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der europäischen Energie- und Umweltpolitik heißt es in Ziffer 12: „fordert die Kommission nachdrücklich auf, bis spätestens zum Juni 2008 ein allgemein gültiges, transparentes und nachvollziehbares Modell für die Bewertung der externen Kosten aller Verkehrsträger vorzulegen, das als Grundlage für zukünftige Berechnungen von Infrastrukturbenutzungsgebühren dienen soll; weist darauf hin, dass dieses Modell gemäß der Eurovignetten-Richtlinie mit einer Analyse über die Auswirkungen der Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsmittel und einer Strategie für die allmähliche Einführung des Modells für alle Verkehrsmittel einhergehen muss; erwartet, dass diese Initiative mit Legislativvorschlägen, beginnend mit einem Vorschlag zur Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie, einhergeht.“

Auf der Grundlage des geforderten Modells für die Bewertung aller externen Kosten schlägt die Kommission schließlich diese Überarbeitung sowie eine umfassende Strategie für die Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger vor. Der Straßenverkehr steht dabei nicht allein. Andere Verkehrsträger haben bereits begonnen, externe Kosten zu internalisieren. Die einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für andere Verkehrsträger sehen entweder eine allmähliche Einführung der Internalisierung dieser Kosten vor oder setzen dieser zumindest keine Hindernisse entgegen. Das CO₂-Problem wird durch die Einbeziehung des Flugverkehrs in das Emissionshandelssystem (EHS) gelöst. Dieses System greift auch bei der Stromversorgung von Zügen und soll demnächst auch den Seeverkehr betreffen. Andere externe Kosten können durch die Erhebung von Flughafengebühren und Infrastrukturgebühren für Züge internalisiert werden (Richtlinie 2001/14). Um jedoch die Trassenpreise umfassender zu differenzieren und im Eisenbahnsektor eine vollständige Internalisierung externer Kosten zu erreichen, muss zuerst einmal beim Straßenverkehr

¹ Siehe auch Ziffer 14 der Entschließung des Parlaments P6_TA(2007)0345 vom 12. Juli 2007 zu „Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“ sowie Ziffer 1 der Entschließung P6_TA(2007)0345 des Parlaments vom 4. September 2008 zum Güterverkehr in Europa.

durchgesetzt werden, dass Gebühren für externe Kosten erhoben werden¹. Die Kommission wird demnächst eine Überarbeitung des Ersten Eisenbahnpakets mit dem Ziel der Einführung harmonisierter lärmabhängiger Trassenpreissysteme vorschlagen.

4. Standpunkt des Berichterstatters und vorgeschlagene Änderungen

Hohe Kraftstoffpreise und Krise des Finanzsektors: Der Zeitpunkt für diese Überarbeitung könnte günstiger sein. Die unbequeme Wahrheit lautet jedoch, dass wir die Rahmenbedingungen für eine wirksamere und nachhaltigere Verkehrspolitik so bald wie möglich anpassen müssen². Wenn sich die sozialen Kosten nicht entsprechend in den Preisen widerspiegeln, werden nicht die richtigen wirtschaftlichen Signale gesetzt, was dazu führt, dass Verkehrstätigkeiten höhere Kosten erzeugen, als das in einem effizienten System der Fall wäre. Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass ein differenziertes Gebührensystem für den Straßenverkehr ein wirksames Element innerhalb einer Reihe möglicher politischer Maßnahmen ist, die für eine nachhaltigere Verkehrspolitik erforderlich sind. Mautgebühren könnten bei stärkerer Differenzierung wirksamer werden; die jetzige Richtlinie erlaubt dies jedoch nicht. Deshalb müssen die Mitgliedstaaten über die Akzeptanz der Internalisierung externer Kosten weitere Möglichkeiten der Erhebung von Straßengebühren erhalten.

Unter Berücksichtigung aller dieser Aspekte schlägt der Berichterstatter Folgendes vor:

a) Die Berechnung externer Kosten ist möglich

Die Berechnung und die Methodik stehen auf einer soliden Grundlage. Wir sollten mit den vorgeschlagenen drei externen Auswirkungen sowie den externen Kosten von CO₂ beginnen, zumindest solange diese nicht durch eine gemeinsame Politik der Brennstoffbesteuerung internalisiert werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt schlägt der Berichterstatter nicht vor, Unfallkosten einzubeziehen, da es zu viele unterschiedliche Versicherungsmodelle in der EU gibt, die die Unfallkosten in unterschiedlichem Grade einbeziehen. Trotzdem unterstützt der Berichterstatter prinzipiell die Internalisierung dieser Kosten und schlägt vor, dass die Kommission spätestens bis zum 31. Dezember 2010 einen Bericht sowie Legislativvorschläge zu Unfallkosten und dem unterschiedlichen Grad der Einbeziehung dieser Kosten in nationale risikoorientierte Versicherungsprämien vorlegt, um den Umfang der Internalisierung von Unfallkosten in den Mitgliedstaaten anzugleichen.

Der Berichterstatter betont des Weiteren die Notwendigkeit, Verkehrsstaus in dem Vorschlag zu belassen. Gelegentlich ist zu vernehmen, dass für alle Kraftfahrzeuge Abgaben erhoben werden sollten, nicht nur für schwere Nutzfahrzeuge. Dies ist eine berechtigte Forderung, wenn jedoch Verkehrsstaus nicht in dieser Richtlinie berücksichtigt werden, können die Mitgliedstaaten auch nicht damit beginnen, Gebühren für externe Kosten von Staus auf Fernstraßen einzuführen.

b) Die Erhebung differenzierter Gebühren ist wirksam

¹ Vgl. Richtlinie 2001/14, Artikel 7 Absatz 5.

² Diese neue Richtlinie soll spätestens am 31. Dezember 2010 in Kraft treten.

Die richtigen Preissignale setzen: zeitabhängige Gebührensysteme so bald wie möglich auslaufen lassen; so nah wie möglich bei den realen externen Kosten bleiben (keine Obergrenzen, Anpassung an die Inflation; Korrektur der Werte, die für Verkehrsstaus in Stoßzeiten angegeben wurden, da sie bei Weitem nicht die tatsächlichen Mittelwerte widerspiegeln¹).

c) Verbesserung der Interoperabilität und der Harmonisierung

Barrierefreie Systeme zur Gebührenerhebung sind zu fördern. Die Einführung zwingender Gebühren ist so bald wie möglich vorzuschlagen. Es sollten überall dieselben Regeln gelten: „Ja“ zur Ausweitung des geografischen Geltungsbereichs. Es ist genauer festzulegen, welche Kraftfahrzeuge einzubeziehen sind: Die gegenwärtige Richtlinie erlaubt den Mitgliedstaaten auch, Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 3,5 bis 12 Tonnen von der Anwendung der Richtlinie auszunehmen. Um die Erhebung von Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge in der EU weiter zu harmonisieren, schlägt der Berichterstatter vor, die Richtlinie ausnahmslos auf alle schweren Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mindestens 3,5 Tonnen anzuwenden.

d) Zweckbindung

Die Zweckbindung von Einnahmen ist ein wesentlicher Punkt dieser Richtlinie. Die Einnahmen aus der Anlastung externer Kosten dürfen nicht zu einer weiteren Form der Besteuerung werden. Der Berichterstatter unterstützt deshalb den Vorschlag der Kommission, die Einnahmen wieder in das Verkehrssystem zu investieren, und schlägt vor, die Modalitäten für die Verwendung der Einnahmen zur Senkung externer Kosten zu verschärfen.

Im Vorschlag heißt es „sollten die Einnahmen aus Gebühren zum Nutzen des Verkehrssektors und zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems eingesetzt werden“. Der Berichterstatter schlägt vor, den Wortlaut „sind einzusetzen“ im jetzigen Text beizubehalten, um der Aussage so viel Nachdruck wie möglich zu verleihen.

e) Künftige Maßnahmen

Im Jahr 2013 wird die Kommission einen Bericht über die Umsetzung der Richtlinie und über weitere erforderliche Maßnahmen vorlegen. Der Berichterstatter schlägt vor, bis 2010 zusätzlich einen Bericht und Legislativvorschläge zu Unfallkosten und zum unterschiedlichen Grad der Einbeziehung dieser Kosten zu erstellen. Der Berichterstatter schlägt des Weiteren vor, der Kommission einen Termin für die Prüfung der Möglichkeiten zur Einführung verbindlicher Gebührenregelungen und die Abschaffung der zeitabhängigen Gebühren bis 2013 zu setzen. Ergänzend zu diesen Berichten sollten Legislativvorschläge erarbeitet werden.

¹ Für Berechnungen: Projekt GRACE – <http://www.grace-eu.org>.