



## EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 28.9.2017  
C(2017) 6472 final

Herrn Edgar MAYER  
Präsident des Bundesrates  
Dr. Karl Renner-Ring 3  
1017 WIEN  
ÖSTERREICH

*Sehr geehrter Herr Präsident,*

*die Kommission dankt dem Bundesrat für seine begründete Stellungnahme zum 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 {COM(2017) 275 final}.*

*Dieser Vorschlag ist Teil eines umfassenderen Pakets von Initiativen im Rahmen der von der Kommission 2016 angenommenen Mitteilung zu einer europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität<sup>1</sup>, mit denen die Effizienz des Verkehrssystems verbessert, die Nutzung emissionsarmer alternativer Energiequellen ausgebaut und auf emissionsfreie Fahrzeuge umgestellt werden soll.*

*Die vorgeschlagenen Änderungen stehen im Einklang mit dem Ziel des Übergangs zu einer vollen Anwendung des (im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union verankerten) Verursacherprinzips und des Nutzerprinzips, um eine nachhaltigere Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung zu gewährleisten.*

*Die Kommission nimmt die vom Bundesrat geäußerten Bedenken bezüglich der Vereinbarkeit des Vorschlags mit dem Subsidiaritätsprinzip zur Kenntnis, insbesondere, dass die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf andere Fahrzeuge als Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen, und insbesondere Personenkraftwagen, aufgrund des ursprünglichen Ziels der Richtlinie, nämlich die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Transportunternehmen, nicht gerechtfertigt ist. Der Bundesrat ist außerdem der Ansicht, dass die vorgeschlagene Maßnahme, zeitabhängige Benutzungsgebühren schrittweise abzuschaffen, unverhältnismäßig ist.*

*Die Kommission hat ihren Ansatz bezüglich der Subsidiarität in der Begründung und in der Folgenabschätzung zu dem Vorschlag dargelegt. Die Ziele der Richtlinie haben sich seit*

---

<sup>1</sup> COM(2016) 501 final.

ihrer ersten Annahme im Jahr 1993<sup>2</sup> verändert. Das Ziel, Anreize für den Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge zu geben, findet sich in der Richtlinie 1999/62/EG, und das Ziel des Umweltschutzes wurde in nachfolgenden Überarbeitungen erweitert. Die Förderung eines nachhaltigen Verkehrs mittels Anwendung entfernungsabhängiger Benutzungsgebühren („der Verursacher zahlt“ und „der Nutzer zahlt“), die Internalisierung externer Kosten zur Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs, einschließlich Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Staus, entwickelten sich nach und nach zu gleichwertigen Zielen der Richtlinie.

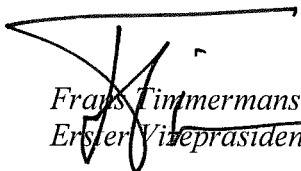
Die Ziele der derzeitigen Überarbeitung stimmen mit dieser Entwicklung überein. Während die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen und die Auswirkungen schwerer Nutzfahrzeuge auf die Straßenverkehrsinfrastruktur innerhalb des derzeitigen Anwendungsbereichs umfassend behandelt werden, können die Auswirkungen aller Fahrzeugtypen, sowohl schwerer als auch leichter Nutzfahrzeuge, mit Blick auf die Bekämpfung des Klimawandels, der Luftverschmutzung oder von Staus nicht außer Acht gelassen werden. Auch die jüngsten Erfahrungen mit nationalen diskriminierenden Preisbildungspraktiken, die sich auf ausländische Benutzer leichter Fahrzeuge auswirken, sind ein weiterer Grund für die Einbeziehung dieser Fahrzeuge in den Anwendungsbereich der Richtlinie.

Die Kommission bleibt daher bei ihrem Standpunkt, dass der Vorschlag dem Subsidiaritätsprinzip Rechnung trägt, da die Maßnahmen auf Ebene der Europäischen Union auf die Bereiche beschränkt bleiben, in denen ein koordinierter Ansatz wirksamer sein kann als Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten.

Bezüglich der in der begründeten Stellungnahme angesprochenen technischen Aspekte weist die Kommission den Bundesrat auf die beigegefügte Anlage hin.

Die Kommission hofft, dass die vom Bundesrat angesprochenen Punkte mit diesen Ausführungen geklärt werden können, und sieht der Fortsetzung des politischen Dialogs erwartungsvoll entgegen.

Mit vorzüglicher Hochachtung



Frans Timmermans  
Erster Vizepräsident



Violeta Bulc  
Mitglied der Kommission

---

<sup>2</sup> Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten.

## Anlage

*Die Kommission hat die in der begründeten Stellungnahme des Bundesrates angesprochenen Punkte sorgfältig geprüft und möchte, thematisch zusammengefasst, folgende Anmerkungen machen.*

*Die Einbeziehung von Kraftomnibussen in den Anwendungsbereich der Richtlinie ist nach Ansicht der Kommission aufgrund der Tatsache gerechtfertigt, dass diese Fahrzeuge vergleichbare Auswirkungen auf Straßen haben wie Lastkraftwagen und häufig in direktem Wettbewerb zum nutzungsgebührenpflichtigen Schienenverkehr zwischen Städten und Ländern stehen. Allerdings würde diese Ausdehnung keine unmittelbaren Folgen für Österreich haben, da Österreich Kraftomnibusse bereits wie Lastkraftwagen behandelt. In einer Reihe anderer Mitgliedstaaten hingegen sind Kraftomnibusse entweder von Straßenbenutzungsgebühren ausgenommen oder unterliegen zeitabhängigen Gebühren, was zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen n führen kann.*

*Was Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge angeht, beabsichtigt die Kommission, auf die für diesen Vorschlag ermittelten und in dieser Antwort angesprochenen Ziele wie folgt hinzuarbeiten:*

- Zunächst werden die nationalen Verfahren im Zusammenhang mit zeitabhängigen Straßenbenutzungsgebühren (Vignettenregelungen) harmonisiert, um eine Diskriminierung gelegentlicher Straßenbenutzer zu verhindern;*
- es soll so rasch wie möglich zu einer wirklich verhältnismäßigen Preisgestaltung übergegangen werden, die die sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen dieser Fahrzeuge widerspiegelt, da diese Auswirkungen, bezogen auf die externen Kosten, drei bis viermal größer sind als die schwerer Nutzfahrzeuge.*

*Die vorgeschlagenen Maßnahmen hindern die Mitgliedstaaten jedoch nicht daran,*

- die Abschnitte ihres Verkehrsnetzes auszuwählen, auf denen sie entfernungsabhängige Benutzungsgebühren für leichte Fahrzeuge anwenden möchten;*
- zeitabhängige Straßenbenutzungsgebühren außerhalb des transeuropäischen Straßennetzes oder von Autobahnen anzuwenden;*
- sicherzustellen, dass nationalen und regionalen Faktoren beim Entwurf solcher Benutzungsgebührenregelungen Rechnung getragen wird, einschließlich eines Ausgleichs, wenn dieser als angebracht angesehen wird.*

\*\*\*