

Bundesrat

Drucksache 915/96

28.11.96

EU - Fz - U - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

KOM(96) 331 endg.; Ratsdok. 11642/96

KEP-AE-Nr. 962850

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 28. November 1996 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 13. November 1996 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen (Landverkehr)" beraten.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im März 1997 an.

Hinweis: vgl. Drucksache 803/92 = AE-Nr. 923071.

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

1.1 Mit diesem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates soll die Richtlinie 93/89/EWG ersetzt werden, die am 5. Juli 1995 vom Europäischen Gerichtshof wegen Verfahrensfehlern aufgehoben wurde. Damit keine Gesetzeslücke entsteht, soll deren Wirkung so lange aufrechterhalten werden, bis der Rat eine neue Rechtsvorschrift erläßt.

1.2 Außerdem schrieb Artikel 7 Buchstabe f der Richtlinie vor, daß die in diesem Artikel festgesetzten Höchstsätze der Benutzungsgebühren am 1. Januar 1997 überprüft werden müssen und der Rat die erforderlichen Anpassungen vornimmt.

1.3 Um diesen rechtlichen Verpflichtungen nachzukommen, legt die Kommission diesen Vorschlag vor. Dabei benutzt sie die Gelegenheit, einen weiteren Schritt in der Entwicklung einer Gemeinschaftspolitik für faire und effiziente Preise im Verkehr vorzuschlagen.

2. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

2.1 Rechtlicher Hintergrund

2.1.1 Die Bedeutung der Fahrzeugbesteuerung für den Straßengüterverkehrsmarkt in der Gemeinschaft wurde schon vor Jahren erkannt. Bereits in den 60er Jahren wurde eine breit angelegte Untersuchung über die verschiedenen Aspekte der Anlastung der Wegekosten durchgeführt, und im Jahre 1968 machte die Kommission einen Vorschlag für ein Besteuerungssystem für Nutzfahrzeuge. Im Juni 1978 stimmte der Rat dem Entwurf der Richtlinie grundsätzlich zu, doch wurde diese nie förmlich erlassen.

2.1.2 Im Januar 1988 wurde ein neuer Vorschlag für die Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge⁽¹⁾ vorgelegt, der das Territorialitätsprinzip einführte. Dieser Vorschlag wurde durch die Kommissionsvorschläge vom Februar 1991 und September 1992⁽²⁾ geändert und schließlich als Richtlinie 93/89/EWG⁽³⁾ angenommen. Ziel der Richtlinie war es, durch die Harmonisierung der Abgabensysteme und die Einführung gerechter Mechanismen für die Anlastung der Wegekosten an die Verkehrsunternehmen zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmen in den Mitgliedstaaten beizutragen. Der im Oktober 1993 genehmigte Text legte für Lastkraftwagen von mehr als 12 Tonnen gemeinschaftsweit Mindestsätze für die Kraftfahrzeugsteuer, die Bedingungen für die Einführung von "Straßenbenutzungsgebühren" durch die Mitgliedstaaten für die Benutzung ihres primären Straßennetzes sowie Höchstsätze für die Benutzungsgebühren fest und beschränkte die Mautgebühren auf das zur Deckung der Infrastrukturkosten erforderliche Niveau.

⁽¹⁾ KOM(87) 716 endg.; ABl. Nr. C 79 vom 26.3.1988, S. 8.

⁽²⁾ KOM(90) 540 endg.; ABl. Nr. C 75 vom 20.3.1991 und KOM(92) 405 endg.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 279 vom 12.11.1993, S. 32.

2.1.3 Im Oktober 1992 wurden in der Richtlinie 92/82/EWG⁽⁴⁾ über die Harmonisierung der Struktur der Verbrauchssteuern auf Mineralöle Mindeststeuersätze für Dieselmotorkraftstoff festgelegt. Dies ist der Kraftstoff, der praktisch von allen schweren Nutzfahrzeugen in der Gemeinschaft benutzt wird.

2.1.4 Neben diesen Rechtsakten veröffentlichte die Kommission 1992 das Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik⁽⁵⁾, 1995 das Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr"⁽⁶⁾ und einen Bericht, in dem die Mindestsätze der Verbrauchssteuern überprüft wurden⁽⁷⁾.

2.1.5 Im Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik wurde die dringende Notwendigkeit der Entwicklung einer umfassenderen verkehrspolitischen Strategie anerkannt. Es wurde argumentiert, daß das Bewußtsein für die unhaltbaren Entwicklungen im Straßenverkehr, die zu immer mehr Umweltverschmutzung und Verkehrsstaus führen, zunimmt und im Rahmen einer umfassenden verkehrspolitischen Strategie in stärkerem Maße als bisher preispolitische Instrumente eingesetzt werden müßten, um diesen Sektor zu beeinflussen.

2.1.6 In ihrem Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr" entwickelte die Kommission diese Gedanken weiter. Mit diesem weitreichenden Diskussionspapier sollte die Debatte darüber angeregt werden, wie faire und effiziente Preise dazu beitragen können, den unhaltbaren Entwicklungen im Verkehr in der Europäischen Union entgegenzuwirken, und wie die externen Kosten insbesondere im Straßengüterverkehr internalisiert werden können. Es wurde eingeräumt, daß über die Problematik der externen Kosten des Verkehrs und die Notwendigkeit von Maßnahmen zwar weitgehend Einigkeit besteht, es aber weniger klar ist, wie diese Kosten berücksichtigt werden sollten.

2.1.7 In ihrem Bericht über die Überprüfung der Mindestsätze der Verbrauchssteuern stellte die Kommission fest, daß die einzelstaatlichen Kraftstoffsteuersätze im allgemeinen wesentlich über den Mindestsätzen liegen und daß letztere deutlich erhöht werden müssen, wenn sie ihren Zweck, bei der Angleichung der Sätze zu helfen, erfüllen sollen. Ein neuer (zweiter) Bericht soll vor Ende 1996 erscheinen. Die Kommission nimmt auch eine umfassende Überprüfung der mit den Fahrzeugen zusammenhängenden Steuern in den Mitgliedstaaten vor. Nach der Beratung über die Vorschläge für eine Kohlendioxid-/Energiesteuer⁽⁸⁾ forderte der ECOFIN-Rat am 11. März 1996 die Kommission dazu auf, neue Vorschläge für einen globalen Ansatz für die Besteuerung von Energieprodukten vorzulegen. Dieser Ansatz wird wahrscheinlich die gegenwärtige Besteuerung von Mineralölen mit einbeziehen und Mindeststeuerniveaus festlegen, die aus binnenmarkt- wie auch aus umweltpolitischen Gründen notwendig sind. Die nächste Überprüfung der Mindestsätze wird integraler Bestandteil der Vorbereitung dieser neuen Vorschläge sein.

2.1.8 Ferner entwickelt die Gemeinschaft mit Blick auf die Verwirklichung eines ausgewogenen und effizienten Verkehrssystems zur Zeit verschiedene ordnungspolitische, technische und organisatorische Instrumente zur Förderung der Benutzung anderer Land-

(4) ABl. Nr. L 316 vom 31.10.1992, S. 19.

(5) Bulletin der Europäischen Gemeinschaften, Beilage 3/93.

(6) KOM(95) 691 endg.

(7) KOM(95) 285.

(8) KOM(92) 226 endg. vom 27.5.1992 und KOM(95) 172 endg. vom 10.5.1995.

verkehrsmittel, und zwar der Eisenbahn (Markttöffnung), des kombinierten Verkehrs (Pilotaktionen im kombinierten Verkehr - PACT) und der Binnenschifffahrt (Marktneuordnung). Diese Instrumente zielen auf eine Steigerung der Attraktivität von anderen Verkehrsträgern als der Straße ab, indem eine Reihe wichtiger Determinanten der Verkehrsträgerwahl, z.B. die Dienstleistungsqualität, verbessert wird.

2.2 Derzeitige Lage

Folgende Instrumente werden heute in der Gemeinschaft zur Anlastung der Kosten an schwere Nutzfahrzeuge angewandt: Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer, Maut- und Benutzungsgebühren, so wie sie in diesem Vorschlag festgelegt sind. Die relative Bedeutung dieser Instrumente, gemessen an ihren Gesamterträgen in der Gemeinschaft, geht aus folgender Tabelle hervor. Das Gesamtaufkommen aus Lkw-Abgaben in der Gemeinschaft wurde 1995 auf etwa 33,8 Mrd. ECU geschätzt. Davon entfielen 77 % auf die Verbrauchssteuer auf Dieselmotorkraftstoff, 15 % auf die Kraftfahrzeugsteuer, 6 % auf Mautgebühren und 2 % auf Benutzungsgebühren (Eurovignette und österreichisches System).

Tabelle 1

Aufkommen aus Steuern, Maut- und Benutzungsgebühren für Lkws 1995
in Mrd. ECU

	Mineralölsteuer	Kraftfahrzeugsteuer	Mautgebühren	Benutzungsgebühren	Insgesamt
Aufkommen	26	5	2	0.8	33.8

Quelle: Schätzung aufgrund der Angaben, die den Kommissionsdienststellen von den Mitgliedstaaten übermittelt wurden.

2.2.1 Kraftfahrzeugsteuern

2.2.1.1 Die Kraftfahrzeugsteuern werden jährlich im Land der Zulassung erhoben und sind nach verschiedenen Fahrzeugmerkmalen wie zum Beispiel der Motorleistung, dem zulässigen Gesamtgewicht oder dem Eigengewicht des Fahrzeugs und der Achsanzahl oder -anordnung differenziert. Die Tatsache, daß die den einzelstaatlichen Besteuerungssystemen der Mitgliedstaaten zugrunde liegenden Fahrzeugmerkmale in der Gemeinschaft immer noch voneinander abweichen, führt zu Schwierigkeiten und Ungenauigkeiten beim Vergleich der Steuersätze. Nach dem Inkrafttreten der Richtlinie 93/89/EWG wurden Anpassungen an die in der Richtlinie festgesetzten Mindestsätze vorgenommen. Die meisten Mitgliedstaaten wenden heute Kraftfahrzeug-Steuersätze an, die über den Mindestsätzen liegen (welche für Frankreich, Griechenland, Italien, Portugal und Spanien bis zum 31.12.1997 um 50 % niedriger sind). Das Vereinigte Königreich und - in geringerem Maße - Deutschland und Irland wenden deutlich höhere Sätze an. Tabelle 2 enthält Beispiele für die 1995 in einigen Mitgliedstaaten geltenden Steuersätze für einige gewöhnliche Fahrzeugkategorien.

2.2.1.2 Die Kraftfahrzeugsteuern bieten zwar gewisse Differenzierungsmöglichkeiten in bezug auf die Höhe der Sätze, gewährleisten aber von Natur aus (feste jährliche Beträge) keine faire Anlastung der Kosten für die tatsächliche Benutzung der Straßen und lösen nicht das Problem der Kostendeckung im Zusammenhang mit der Benutzung des Fahrzeugs in einem anderen Land als dem Land der Zulassung. Da die Kraftfahrzeugsteuern noch immer von Land

zu Land unterschiedlich sind und nicht unbedingt an den tatsächlichen Kosten der Verkehrswege orientiert sind, beeinträchtigen sie zudem die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsunternehmern. Die Struktur der bestehenden Kraftfahrzeugsteuern in der Union wird von der Kommission zur Zeit eingehend überprüft.

Tabelle 2
Kraftfahrzeugsteuern ausgewählter Fahrzeugkategorien 1995

in Ecu

Gesamtgewicht	Eigen- gewicht	NUTZLAST	Achsen	DK	E	IRL	EU Min.	L	NL	P	UK
Tonnen											
18	7.5	10.5	2	1019	440	734	111	277	832	419	
32	10.8	21.2	4	1778	440	1247	537	544	1049	1021	5449
38	13.5	24.5	2+3	1940	458	1759	700	709		1021	3974
40	14.3	25.7	2+3	1940	458	1930	700	709		1021	

Quelle: Kommissionsdienststellen

2.2.2 Mineralölsteuern

2.2.2.1 Die Mineralölsteuern tragen in allen Mitgliedstaaten den größten Teil (siehe Tabelle 1) zu den Erträgen aus Lkw-Abgaben bei. Gemäß der Richtlinie 92/82/EWG, die 1993 in Kraft trat, liegen die Verbrauchssteuern auf Dieseldieselkraftstoff jetzt in allen Mitgliedstaaten über dem festgesetzten Mindestsatz von 245 ECU je 1.000 Liter. Die derzeitigen Sätze (April 1996) sind aus Tabelle 3 ersichtlich.

Tabelle 3
Mineralölsteuer auf Dieseldieselkraftstoff
April 1996

in Ecu je 1000 Liter

Mitgliedstaat	Belgien	Dänemark	Deutsch- land	Griechen- land	Spanien	Frankreich	Irland	Italien
Mineralölsteuer	302	300	329	245	273	354	303	361

Mitgliedstaat	Lux	NL	Österr.	Portugal	Finnland	Schweden	VK	EU Min.
Mineralölsteuer	263	327	301	326	291	291	406	245

Quelle: Kommissionsdienststellen

2.2.2.2 Aufgrund des zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft, der unterschiedlichen Kraftstoffpreise, des größeren Fassungsvermögens der Kraftstofftanks und der Tatsache, daß einige kleinere Länder ohne weiteres ohne Auftanken durchquert werden können, wird der Kraftstoff vielfach nicht in dem Mitgliedstaat gekauft, in

dem das Fahrzeug verkehrt. In diesem Fall trägt das Fahrzeug auch nicht über die Mineralölsteuer zur Deckung der Kosten der benutzten Straßeninfrastruktur bei. ...

2.2.2.3 Auch wenn die von einem Fahrzeug verbrauchte Kraftstoffmenge und die von ihm zurückgelegte Entfernung ziemlich gut korrelieren, untersuchte die Kommission in ihrem Grünbuch, inwieweit diese Beziehung mit Blick auf den Vergleich der von verschiedenen Fahrzeugtypen verursachten Straßenschäden eingeschränkt ist. Zwar besteht für einen bestimmten Fahrzeugtyp auch ein Zusammenhang zwischen der verbrauchten Kraftstoffmenge und den Schadstoffemissionen, doch hat der technologische Fortschritt dazu geführt, daß modernere Fahrzeuge bei gleichem Kraftstoffverbrauch deutlich weniger Schadstoffe ausstoßen als Fahrzeuge älterer Bauart. Die Verkehrsstaus, wahrscheinlich der größte externe Kostenfaktor im Straßenverkehr, hängen nur vage mit der Höhe des Kraftstoffverbrauchs zusammen.

2.2.2.4 Diese Gründe zeigen, daß die Mineralölsteuer allein nur bedingt ein Instrument zur Anlastung der Wegekosten wäre, trotz seiner einfachen, bewährten und kostengünstigen Anwendung. Ergänzende Instrumente sind daher nötig.

2.2.3 Mautgebühren

2.2.3.1 Mautgebühren werden von verschiedenen Mitgliedstaaten für die Benutzung von Autobahnen oder einzelnen kostspieligen Verkehrseinrichtungen erhoben. Die Erfordernisse einer einfachen Erhebung und die Notwendigkeit einer gewissen Differenzierung der Mautsätze gegeneinander abwägend, haben die Mitgliedstaaten 3 bis 5 Gebührenklassen eingeführt, die mit einer entsprechenden groben Klassifizierung der Fahrzeuge übereinstimmen.

2.2.3.2 Gemäß der Richtlinie 93/89/EWG müssen sich die Mautgebühren an den Kosten für Bau, Betrieb und den weiteren Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren. Allerdings ist die heutige Differenzierung nicht immer in angemessener Weise auf die tatsächlichen Kosten der betreffenden Straßen abgestimmt.

2.2.3.3 Die Mautgebühren für dasselbe Fahrzeug schwanken manchmal erheblich, sowohl zwischen den Mitgliedstaaten als auch innerhalb derselben. Solange die Mautgebühren so festgesetzt werden, daß sie die Straßenkosten decken, und keinem anderen Zweck, beispielsweise der Steigerung der Staatseinnahmen, dienen, gibt es keinen Grund für einheitliche Mauten, da die Straßenkosten auch nicht einheitlich sind. Eine Mautgebühr von 0,12 ECU je Kilometer wäre als Mittelwert in der Gemeinschaft zu nennen.

2.2.3.4 Die Straßenmauten sind von Natur aus das wohl am stärksten "territorial" ausgerichtete Instrument, das heute in der Gemeinschaft angewandt wird. Das heutige Verfahren ist im Hinblick auf eine allgemeine Einführung jedoch höchst problematisch, weil es die Einrichtung von Mautstellen erfordert, was vielfach schwierig und kostspielig oder bei bestehenden Verkehrsinfrastrukturen manchmal praktisch unmöglich ist.

2.2.4 Benutzungsgebühren

2.2.4.1 Die Benutzungsgebühren wurden durch die Richtlinie 93/89/EWG als Pendant zu den Mautgebühren eingeführt, sofern deren Einführung aus irgendeinem Grund nicht möglich oder nicht erwünscht war. Der Unterschied zwischen Mautgebühren und Benutzungsgebühren besteht darin, daß letztere der einfacheren Handhabung wegen für das

gesamte Autobahn- (oder primäre Straßen-)netz eines Mitgliedstaates statt für bestimmte Teile desselben gelten, wie es bei Mautgebühren der Fall ist. Aus den gleichen Gründen werden die Benutzungsgebühren zeit- und nicht entfernungsabhängig festgesetzt. Deshalb besteht zwischen den Benutzungsgebühren und der tatsächlichen Benutzung der Straßen beziehungsweise den Infrastrukturkosten zwangsläufig nur ein annähernder Zusammenhang. Die Benutzungsgebühren weisen aber den Vorteil auf, daß sie den Verkehrsfluß weit weniger behindern und für ihre Erhebung kein Straßenraum in Anspruch genommen wird.

2.2.4.2 Die Richtlinie 93/89/EWG legte einen jährlichen Höchstsatz für die Benutzungsgebühren fest und schrieb vor, daß die Benutzungsgebühren der Dauer der Benutzung der betreffenden Straßenverkehrseinrichtungen entsprechen müssen. Eine weitere Differenzierung nach Fahrzeugtypen wurde nicht vorgeschrieben.

2.2.4.3 Österreich wandte vor seinem Beitritt ein Benutzungsgebührensysteem mit Gebührensätzen an, die deutlich über den nach Richtlinie 93/89/EWG zulässigen Sätzen lagen. Im Rahmen des Beitrittsabkommens verpflichtete sich Österreich, diese Sätze bis 1997 auf das in der Richtlinie 93/89/EWG festgelegte Niveau abzusenken.

2.2.4.4 Im Einklang mit der Richtlinie 93/89/EWG wurde seit dem 1. Januar 1995 in Belgien, Dänemark, Deutschland, Luxemburg und den Niederlanden (seit dem 1.1.1996) ein Benutzungsgebührensysteem (auch als Eurovignette-System bezeichnet) eingeführt. Schweden wird dem System beitreten (Januar 1997), sofern das schwedische Parlament die Beitrittsentscheidung der Regierung ratifiziert.

2.2.4.5 Nach dem Übereinkommen zwischen den teilnehmenden Mitgliedstaaten ist jedes Land in seinem Hoheitsgebiet für die Erhebung der Gebühr sowohl von gebietsansässigen als auch von gebietsfremden Verkehrsunternehmen verantwortlich, während die Verantwortung für die Erhebung der Gebühr außerhalb des Gebiets der teilnehmenden Länder (in einer "Zone" um sie herum) gemeinsam von Deutschland und Dänemark wahrgenommen wird. Belgien, Dänemark und Luxemburg wenden nur jährliche Sätze (zwei Sätze je nach der Zahl der Achsen des Fahrzeugs) für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge an, während Deutschland und die Niederlande auch Monats-, Wochen- und Tagesvignetten haben. Das gleiche System (zwei Fahrzeugkategorien und vier Zeiträume) gilt auch für alle Fahrzeuge anderer als der an dem gemeinsamen System beteiligten Mitgliedstaaten.

2.2.5 Infrastrukturkosten

2.2.5.1 Die fixen und die variablen Infrastrukturkosten wurden seit je durch ein Mischsystem von Mineralölsteuern und Kraftfahrzeugsteuern abgegolten. Die Mineralölsteuer steht ungefähr im Verhältnis zur Straßenbenutzung. Die Tatsache, daß die Mineralölsteuer die variablen Kosten, die weitgehend vom Achsgewicht abhängen, nicht angemessen widerspiegelt, haben die Mitgliedstaaten durch eine weitere Differenzierung der Kraftfahrzeugsteuer zu kompensieren versucht. Während die Gesamterträge angemessen sein mögen, geht hiervon aber nicht die richtige Signalwirkung für die Benutzer aus, da die variablen Kosten aus der Straßenbenutzung resultieren, die unabhängig von der Kraftfahrzeugsteuer ist, und weil die Abgaben nicht dann gezahlt werden, wenn die Straßenschäden tatsächlich verursacht werden.

2.2.5.2 In der heutigen Situation wurde mit der Einführung der Maut- und Benutzungsgebühren versucht, die fixen und die variablen Kosten dann anzulasten, wenn sie entstehen. Diese Gebühren sind jedoch nur zum Teil differenziert und sind daher nicht

proportional zu den verursachten Kosten. Infolgedessen bleibt es im Falle der Deckung der fixen und variablen Kosten durch die Kraftstoff- und die Kraftfahrzeugsteuer insgesamt bei der bestehenden Fehlanpassung.

2.2.5.3 Es ist wünschenswert, daß die Gebühren mit der Zeit besser an die jeweils zu deckenden Kosten angepaßt werden. Die Maut- und die Benutzungsgebühren sollten daher zunehmend differenziert werden, zumal die Technologie, insbesondere die Telematik, dies möglich macht. Diese Gebühren sollten den tatsächlichen Kosten der Straßenbenutzung, d.h. den variablen Kosten, weiter angenähert werden. Als ein erster Schritt in diese Richtung sollte eine stärkere Differenzierung der Benutzungsgebühren und der Kraftfahrzeugsteuer ins Auge gefaßt werden.

2.2.5.4 Sobald die Gebühreneinzugssysteme so weit fortgeschritten sind, daß sie auf allen Straßen eingeführt werden können, könnte die Kraftfahrzeugsteuer als wichtigstes Mittel zur Deckung der variablen Kosten abgelöst und die Abhängigkeit von anderen Steuern und Gebühren in diesem Bereich verringert werden. Bis dahin werden diese Instrumente noch notwendig sein, damit die Kosten gedeckt und Anreize zur Kostenreduzierung geboten werden. Zudem sollte daran erinnert werden, daß der gegenwärtige Ansatz zur Kraftstoffbesteuerung in der Gemeinschaft weiterhin nicht nur durch Fragen der Verkehrspolitik, sondern auch durch Fragen der allgemeinen Steuerpolitik bestimmt wird, insbesondere dadurch, daß die Kraftstoffsteuern eine wichtige Einnahmequelle bilden.

2.2.5.5. Der hohe Differenzierungsgrad fortgeschrittener Gebührensyste macht - wie im Grünbuch dargelegt - die Einführung telematikgestützter Gebühreneinzugssysteme erforderlich. Die Kommission setzt die Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Telematik mit diesem Ziel fort, doch ist klar, daß die Telematiktechnologie in naher Zukunft nicht auf breiter Basis eingeführt werden kann. Jedes derartige System muß eine europaweite Interoperabilität aufweisen, damit ein maximaler Nutzen erzielt wird. Der Gemeinschaft kommt daher bei der Festsetzung klarer Anforderungen an die Gewährleistung dieser Interoperabilität eine entscheidende Rolle zu. Überdies müssen die Möglichkeiten untersucht werden, die elektronische Gebühreneinzugssysteme mit automatischer Klassifizierung und Gebührenerhebung und die Techniken des Wiegens während der Fahrt bieten, mit deren Hilfe das tatsächliche Achsgewicht bei hoher Geschwindigkeit gemessen wird und dadurch die Gebühren dichter an den tatsächlichen Kosten festgelegt werden können.

2.2.5.6 Für die Festlegung der Höhe der Gebühren, die zur Deckung der Infrastrukturkosten erforderlich sind, wurden in den Mitgliedstaaten bisher unterschiedliche Methoden angewandt. In der Regel wurden die jährlichen Gesamtausgaben für Straßenneubau und Straßeninstandhaltung so auf die großen Fahrzeugkategorien umgelegt, daß das Gesamtaufkommen in unterschiedlichem Maße die Gesamtausgaben deckt. Es ist klar, daß im Falle der Entwicklung eines harmonisierten Konzepts für die Anlastung der Infrastrukturkosten innerhalb der Gemeinschaft sowohl für die Kostenbestandteile, die bei den betreffenden Gesamtkosten zu berücksichtigen sind, statt einfach die jährlichen Ausgaben anzusetzen, als auch für die Anlastung an die verschiedenen Fahrzeugkategorien gemeinsame Methoden festgelegt werden müssen. Dies ist besonders wichtig, um die Transparenz der Sätze und die Nichtdiskriminierung beim elektronischen Gebühreneinzug sicherzustellen. Unterdessen wurden folgende Schätzungen der Gesamtinfrasturkturkosten in der Gemeinschaft und der auf die schweren Nutzfahrzeuge entfallenden durchschnittlichen Kosten vorgenommen, auf deren Grundlage angemessene Gebühren festgesetzt werden sollten.

2.2.5.7 Die jährlichen Ausgaben für die Straßen in der Gemeinschaft werden insgesamt auf ca. 65 Mrd. ECU geschätzt⁽⁹⁾. Die Schätzung der Gesamtkosten, die auch die Verzinsung des in das Straßennetz investierten Kapitals einschließen, ist schwieriger, dürfte aber bei ca. 90 Mrd. ECU pro Jahr liegen⁽¹⁰⁾. Davon lassen sich etwa 30 Mrd. ECU⁽¹¹⁾ den Lastkraftwagen von mehr als 12 Tonnen zurechnen. Das jährliche Gesamtaufkommen aus Steuern, Benutzungsgebühren und Mautgebühren, die für alle Lastkraftwagen von mehr als 3,5 Tonnen⁽¹²⁾ entrichtet werden, liegt bei ca. 34 Mrd. ECU⁽¹³⁾. 1995 waren ca. 4,8 Millionen Lastkraftwagen von mehr als 3,5 Tonnen in der Union zugelassen. Davon waren 2 Millionen Lastkraftwagen von mehr als 12 Tonnen. Dies läßt darauf schließen, daß Lastkraftwagen von mehr als 12 Tonnen nicht in vollem Umfang ihre Infrastrukturkosten bezahlen.

2.2.5.8 Überdies entspricht die heutige Struktur der Gebührensätze für die verschiedenen Fahrzeugkategorien nicht den tatsächlich verursachten Infrastrukturkosten. So schwanken die Infrastrukturkosten Schätzungen zufolge zwischen 0,07 ECU/km für einen 12-Tonnen-Lkw und 0,29 ECU/km für ein Sattelkraftfahrzeug mit (3+2) Achsen und einem Gesamtgewicht von 38 Tonnen. Einerseits richtet sich die von den meisten Mitgliedstaaten angewendete Struktur der Kraftfahrzeugsteuersätze nach diesen unterschiedlichen Infrastrukturkosten. Dies steht im Einklang mit der Richtlinie 93/89/EWG, auch wenn die darin festgesetzten Mindestsätze dem zur Kostendeckung erforderlichen Niveau nicht entsprechen. Andererseits sind die heutigen Sätze der Benutzungsgebühren nicht angemessen differenziert. Denn aus Gründen der einfacheren administrativen Handhabung beruht die heutige Differenzierung auf zwei Gebührenniveaus aufgrund der Anzahl der Achsen (mehr und weniger als 4 Achsen), mit dem unerwünschten Ergebnis, daß für Fahrzeuge mit demselben Gesamtgewicht höhere Gebühren entrichtet werden müssen, wenn sie 4 Achsen statt 3 Achsen haben. Dies steht im Widerspruch zu den von diesen beiden Fahrzeugtypen verursachten Infrastrukturkosten.

2.2.5.9 Um sicherzustellen, daß die gesamten Fahrzeugabgaben zur Deckung der Infrastrukturkosten ausreichen, muß der infrastrukturbezogene Bestandteil der durchschnittlichen Benutzungsgebühren daher angemessen differenziert werden. Dies bedeutet, daß die Benutzungsgebühren für bestimmte Fahrzeugkategorien angehoben, für andere wiederum gesenkt werden müssen.

2.2.6 Differenzierte Anlastung der Wegekosten

2.2.6.1 Es gibt zwei Arten von Straßeninfrastrukturkosten, die den Straßenbenutzern angelastet werden müssen: die Investitionskosten für den Straßenbau und die Kosten für die Ausbesserung der aus der Straßenabnutzung resultierenden Schäden. Die Investitionskosten ergeben sich aus der Notwendigkeit, Straßenkapazitäten zu schaffen oder auszubauen. Diese Kosten hängen von dem erforderlichen Straßenraum und den Merkmalen der

⁽⁹⁾ Angaben der Mitgliedstaaten deuten auf Ausgaben von 65 Mrd. ECU hin. Dieses Niveau entspricht UNO-Statistiken über Ausgaben für Autobahnen, Fernverkehrsstraßen und regionalen Straßen. Wenn auch lokale und Stadtstraßen hinzugezählt werden, können die Ausgaben auf mindestens 80 Mrd. ECU geschätzt werden.

⁽¹⁰⁾ Die Investitionsausgaben betragen etwa 45 % der Gesamtausgaben. Es wurde ein Zinssatz von 8 % und ein Verhältnis zwischen Investitionsausgaben und Kapitalkosten von 1:1,7 zugrunde gelegt.

⁽¹¹⁾ Wenn lokale und Stadtstraßen hinzugezählt werden, belaufen sich die Kosten auf 36 Mrd. ECU.

⁽¹²⁾ Angaben über das genaue Aufkommen für Lkws von mehr als 12 Tonnen sind nicht verfügbar.

⁽¹³⁾ Schätzung aufgrund der Angaben, die den Kommissionsdienststellen von den Mitgliedstaaten mitgeteilt wurden.

verschiedenen Fahrzeugtypen ab. Schwere Nutzfahrzeuge sind groß und bewegen sich, insbesondere auf Steigungen, relativ langsam fort, so daß sie mehr Kapazität erfordern, als wenn die Straße nur für Pkws ausgelegt wäre. Außerdem müssen die Straßen wegen des Eigengewichts und der Achslasten dieser Fahrzeuge für höhere Belastungen ausgelegt werden, was die Kosten erhöht. Die Anlastung der Investitionskosten an die verschiedenen Fahrzeugkategorien trägt diesen Überlegungen in der Regel Rechnung.

2.2.6.2 Die von schweren Nutzfahrzeugen mit verschiedenen Achsanordnungen und Federungstypen verursachten Straßenschäden waren Gegenstand umfangreicher Forschungen. Daraus läßt sich mit einiger Genauigkeit ableiten, welche Schäden durch ordnungsgemäß beladene Lkws verschiedener Konfigurationen verursacht werden. In diesem Fall lassen sich die Kosten für die Ausbesserung der Schäden auf der Basis der durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen zuschneiden. Die Mitgliedstaaten wenden aufgrund des Zusammenhangs zwischen Achslast und Straßenschäden seit langem abgestufte jährliche Kraftfahrzeugsteuern für Lkws an. Dieser Faktor bildete zusammen mit der Zuweisung der Investitionskosten die Grundlage für die von der Kommission 1991 vorgeschlagenen Mindeststeuersätze. Die Forschungsergebnisse sprechen dafür, daß sich durch die Förderung der Benutzung von Lkws mit einer größeren Achszahl und einer straßenschonenderen Federung weitere erhebliche Vorteile erzielen lassen.

2.2.6.3 Da die Kosten der Straßenbenutzung aufgrund der Fahrzeugmerkmale zeit- und ortsabhängig wesentlich schwanken, ist für eine effiziente Kostenanlastung in verschiedener Hinsicht eine genaue Differenzierung erforderlich. Die Anlastung der Kosten an die verschiedenen Straßenbenutzer sollte ebenfalls überprüft werden. Vorausgesetzt, daß bestimmte Kostenstrukturbedingungen erfüllt werden und eine effiziente Infrastrukturinvestitionspolitik verfolgt wird, dürften langfristig im Falle einer Kostenanlastung auf der Basis der Grenzkosten die meisten Kosten gedeckt werden. Doch müssen anfangs wahrscheinlich auch Gebühren, die auf Durchschnittskosten basieren, erhoben werden.

2.2.7 Externe Kosten

2.2.7.1 Daneben gibt es eine breite Palette weiterer Kosten, die der Straßenbenutzung unmittelbar zuzurechnen sind. Hierzu gehören die Kosten für Polizeidienst, Unfälle, Verkehrsstaus und andere umweltpolitische oder soziale Faktoren wie Lärm oder Schadstoffemissionen. Diese Kosten werden heute von der Gesellschaft durch das allgemeine Steueraufkommen, aus denen beispielsweise die Kosten für den Notfalldienst und die Krankenhausbehandlung bezahlt werden, oder durch die Auswirkungen von Lärm, Emissionen und Unfällen auf die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung getragen. Die Kosten der Verkehrsstaus werden dagegen von den Verkehrsteilnehmern durch längere Fahrzeiten getragen, obwohl dies wegen des unterschiedlichen Stellenwerts der Zeit für die Verkehrsteilnehmer eine ineffiziente Methode zur Kapazitätszuweisung ist.

2.2.7.2 Obwohl die Kostenschätzungen für einzelne Externalitäten mit großer Ungewißheit behaftet sind und die Kosten zwischen den Verkehrsträgern und innerhalb derselben sowie nach Zeit und Ort der Straßenbenutzung erheblich schwanken, ist die Größenordnung der Gesamtkosten - die grob gesehen insgesamt mit dem direkten Beitrag der Landverkehrsträger zum BIP vergleichbar ist - so erheblich, daß es gerechtfertigt ist, Maßnahmen zu ergreifen. Es wäre wünschenswert, in Zukunft eine bessere Übereinstimmung zwischen diesen Kosten und dem Niveau der Gebühren herzustellen, doch bedarf es einer verbesserten Technologie, um eine verfeinerte Kostenanlastung umzusetzen.

2.2.7.3 Auf der Grundlage der spezifischen Emissionen eines repräsentativen EURO I-Lkws im Überlandzyklus wurden die Kosten nur für die örtliche Luftverschmutzung vorsichtig auf etwas mehr als 0,03 ECU/km geschätzt⁽¹⁴⁾. Dieser Wert berücksichtigt keine weiteren Arten der Luftverschmutzung oder andere externen Faktoren wie etwa Lärm, Verkehrsstaus oder Unfälle und ist daher als sehr vorsichtige Schätzung der externen Kosten in der Gemeinschaft anzusehen.

2.2.7.4 Mehrere Organisationen haben versucht, über die vorstehend dargelegte örtliche Luftverschmutzung hinaus die gesamten externen Kosten zu schätzen. Das Grünbuch der Kommission enthält hierzu einen aus der einschlägigen Literatur abgeleiteten Mittelwert von ca. 0,33 ECU je Tonnenkilometer im Straßengüterverkehr ohne Kosten der Verkehrsstaus. Aufgrund verschiedener Annahmen für die Umsetzung des Schätzwertes je Tonnenkilometer in Kosten je Fahrzeugkilometer läßt sich ein durchschnittlicher Wert der externen Kosten des Straßengüterverkehrs von ca. 0,5 ECU je zurückgelegtem Kilometer (ohne Kosten der Verkehrsstaus) ableiten. In einer kürzlich von ECOPLAN⁽¹⁵⁾ durchgeführten Studie wurde nachgewiesen, daß die externen Kosten der Lkws im Alpengebiet bis zu 2 ECU erreichen können.

2.2.7.5 Die bestehenden Gebührensysteme erlauben keine entfernungsabhängige Erhebung, so daß die jährlichen Gebühren aufgrund von Schätzungen der jährlich zurückgelegten Entfernung und der geschätzten Kosten je Kilometer festgesetzt werden müssen. Pauschale Umweltgebühren sind jedoch wenig wirksam in bezug auf die Beeinflussung der zurückgelegten Entfernungen, so daß eine angemessene Differenzierung dieser Gebühren wichtiger ist als ein hoher absoluter Wert.

2.2.8 Differenzierung der externen Kosten

2.2.8.1 Für die Kontrolle der durch den Verkehr verursachten Luftverschmutzung verfolgte die Gemeinschaft in den letzten zehn Jahren mit der Festsetzung von Emissionsnormen für die Fahrzeuge ein rein ordnungspolitisches Konzept. Derzeit bestehen drei verschiedene Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge, und zwar die Norm von vor 1988 (als nicht-EURO bezeichnet), EURO I, die im Oktober 1993 verbindlich eingeführt wurde, und EURO II, die ab Oktober 1996 verbindlich gelten wird.

2.2.8.2 Diese Verordnungen legen fest, welche Höchstmengen an Schadstoffen die Motoren ausstoßen dürfen, um den Anforderungen dieser Verordnung zu genügen. Diese Spezifikationen umfassen eine Reihe von Substanzen, durch deren Gewichtung sich aber relative Gesamtverschmutzungsniveaus für verschiedene Fahrzeugkategorien ermitteln lassen. Wird für das Verschmutzungsniveau EURO I ein Wert von 100 (Einheiten) angesetzt, so ergibt sich nach Schätzung der Kommission für Vor-EURO-Lkws ein Wert von ca. 180 und für die Emissionen der EURO-II-Lkws ein Wert von ca. 70. Diese Schätzungen können daher als Grundlage für die Differenzierung der von verschiedenen Fahrzeugkategorien verursachten externen Kosten herangezogen werden.

(14) Wird ein Wert von 3 ECU/kg NOx zugrunde gelegt, so ergibt eine vorsichtige Schätzung der Kosten der Luftverschmutzung - ohne Schwebstoffe - für einen gewöhnlichen Fahrzeugtyp einen Wert von 0,03 ECU/km.

(15) Auswirkungen der Einbeziehung der externen Kosten des Straßengüterverkehrs in die Wegeentgelte: Eine Fallstudie für die Alpen. ECOPLAN, März 1996.

2.2.8.3 Die externen Kosten schwanken jedoch nicht nur je nach der Fahrzeugkategorie, sondern weisen auch je nach Zeit und Ort erhebliche Schwankungen auf.

2.3 Andere Erwägungen

2.3.1 Die Vollendung des Binnenmarktes und dessen Vitalität haben zu einer Zunahme des Handels innerhalb der Gemeinschaft geführt, und die Erweiterung der Gemeinschaft im Januar 1995 hat das Wachstum des innergemeinschaftlichen Handels noch verstärkt. Diese Ausweitung des Handels stellt erhöhte Anforderungen an die Infrastruktur und erzeugt mit der Zeit einen zusätzlichen Infrastrukturbedarf, so daß Methoden zur besseren Nutzung der bestehenden Kapazität erforderlich sind.

2.3.2 Die mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Umweltprobleme werden zunehmend anerkannt. In vielen Fällen handelt es sich hierbei um lokale oder regionale Probleme, die auf der Ebene der Mitgliedstaaten gelöst werden sollten. Die Gemeinschaft ist jedoch gefordert zu handeln, wenn grenzübergreifende externe Effekte bestehen, wenn es Auswirkungen auf den Binnenmarkt gibt, wenn durch Gemeinschaftsmaßnahmen Skalenerträge erzielt werden können oder andere Politikbereiche berührt werden. Bei den mit dem internationalen Güterverkehr zusammenhängenden Umweltproblemen sind mehrere dieser Voraussetzungen gegeben.

2.3.3 Die Erweiterung der Gemeinschaft hat tiefgreifende Auswirkungen auf die Alpenregion, die eine natürliche Barriere zwischen Nord- und Südeuropa bildet. Zwischen 1984 und 1994 erhöhte sich die Zahl der Lkw-Fahrten durch diese Region doppelt so schnell wie die durchschnittliche Verkehrszunahme in der Union⁽¹⁶⁾. Da die Zahl der Strecken durch dieses Gebiet seit je begrenzt ist, wird der Druck auf diese Transitstrecken infolge des zunehmenden Handels zwischen Nord- und Südeuropa immer größer.

2.3.4 Neben dem zunehmenden Verkehrsaufkommen führen die geographischen Verhältnisse dieser Region zu besonders hohen Bau- und Instandhaltungskosten. Zudem ist die Alpenregion besonders empfindlich, was die Auswirkungen der Umweltverschmutzung angeht. Demzufolge sind die Alpenstaaten - ob Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (Österreich, Frankreich und Italien) oder nicht (Schweiz) - mit mehr oder wenigen ernststen Problemen konfrontiert. Es ist daher wichtig, daß die spezifischen Probleme dieser Region im Rahmen der verkehrspolitischen Strategie der Gemeinschaft umfassend angegangen werden. Dies wird im Zusammenhang mit dem "Rahmen der Umweltauswirkungen" geschehen, welcher im "Aktionsprogramm 1995-2000 der gemeinsamen Verkehrspolitik" (KOM(95) 302 endg.) angekündigt worden ist.

3. DER VORSCHLAG

3.1 Ziele

3.1.1 Ausgehend von der dargelegten Problematik, verfolgt die Kommission mit diesem Vorschlag in erster Linie folgende Ziele:

(16) Quelle: Generalsekretariat des Eidgenössischen Energie- und Verkehrsdepartements, Oktober 1995.

- a) Weiterentwicklung des Binnenmarkts im Straßenverkehr;
- b) Gewährleistung einer besseren Deckung der mit der Straßenbenutzung verbundenen Kosten einschließlich der externen Kosten;
- c) Gewährleistung einer stärkeren, kostenorientierten Differenzierung der Gebühren;
- d) Weiterentwicklung des Territorialitätsprinzips bei der Anlastung der Wegekosten.

3.1.2 Der Vorschlag wird dem allgemeinen Ziel der Weiterentwicklung des Binnenmarktes dadurch gerecht, daß Wettbewerbsverzerrungen reduziert werden. Dieses Ziel wird durch eine weitere Harmonisierung des Steuer- und Benutzungsgebühreenniveaus für identische Fahrzeugkategorien - unabhängig vom Zulassungsland - erreicht. Das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes setzt aber auch die Bereitstellung und Instandhaltung angemessener Verkehrsinfrastrukturen voraus, deren Kosten von den Benutzern gedeckt werden müssen. Damit dies auf gerechte Weise geschieht, ist eine stärkere Differenzierung der Gebühren notwendig. Desgleichen sind Bestimmungen erforderlich, um in den Gebühren verschiedene externe Kosten zu berücksichtigen. Außerdem sollte die Gebührenerhebung zunehmend auf territorialer Basis erfolgen, damit die Kosten dort gedeckt werden, wo sie entstehen.

3.1.3 Durch folgende Merkmale der Richtlinie wird die Erreichung der übrigen Ziele sichergestellt:

- a) Einführung einer stärkeren Differenzierung in der Höhe der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer und der Benutzungsgebühren für einzelne Fahrzeugkategorien entsprechend den verursachten Kosten.

Damit soll sichergestellt werden, daß die Gebühren den Kosten besser entsprechen und Anreize für die Fahrzeughalter schaffen, Fahrzeuge zu benutzen, die weniger Schäden verursachen.

Durch diese Differenzierung erhöht sich die jährliche Benutzungsgebühr im gewichteten Durchschnitt von 1020 auf 1258 ECU; die Benutzungsgebühr für EURO II-Fahrzeuge der niedrigen Schadensklasse sinkt auf 750 ECU, während die Benutzungsgebühr für Nicht-EURO-Fahrzeuge der hohen Schadensklasse auf 2.000 ECU steigt.

- b) Einführung von geänderten Regeln für die Kraftfahrzeugsteuer sowie für die Maut- und Benutzungsgebühren, um das Benutzungselement (vor allem bei Maut- und Benutzungsgebühren) stärker zu betonen und sich dem Territorialitätsprinzip bei der Anlastung der Wegekosten anzunähern.
- c) Eine weitere Harmonisierung der Struktur und der Niveaus der Kraftfahrzeugsteuern und Gebühren in der Gemeinschaft.

Dieses Ziel wird erreicht durch die Einführung einer Bandbreite, innerhalb der die Sätze der Benutzungsgebühren und Kraftfahrzeugsteuern schwanken können (Festlegung von Mindest- und Höchstsätzen), sowie von Regeln für die Struktur dieser Gebühren und Steuern. Diese Maßnahmen fördern die Entwicklung eines Binnenmarktes im Straßengüterverkehrsgewerbe, lassen aber genügend Raum, um Variationen in den Infrastrukturkosten in der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

- d) Einführung der Möglichkeit der Berücksichtigung eines externen Kostenbestandteils bei den Maut- und Benutzungsgebühren.

Mautgebühren dürfen heute nur die Infrastrukturkosten decken. Wie bei den Benutzungsgebühren wird vorgeschlagen, daß auch ein externer Kostenbestandteil berücksichtigt werden darf.

- e) Einführung des Begriffs der empfindlichen Strecken, auf denen in Anbetracht ihrer höheren externen Kosten ein höherer externer Kostenbestandteil berechnet werden darf.
- f) Besondere Vorschriften für Benutzungsgebühren für kürzere Zeiträume. Ferner wird vorgeschlagen, daß die entsprechenden Sätze attraktiver gestaltet werden sollen, damit der Übergang zu einer Grenzkostenanlastung gefördert wird.

Eine Übersicht über die heutigen und die vorgeschlagenen Gebühren für verschiedene Fahrzeugkategorien ist in Tabelle 4 enthalten (Anhang 1 enthält eine ausführliche Beschreibung der Veränderungen):

Tabelle 4

Veränderung der Kraftfahrzeugsteuern und Benutzungsgebühren

ECU pro Jahr

Heutige und vorgeschlagene Abgabensätze für verschiedene Fahrzeugkategorien							
Fahrzeugart	Alle Mitgliedstaaten	Mitgliedstaaten, die keine Benutzungsgebühren erheben		Mitgliedstaaten, die Benutzungsgebühren erheben			
	Gegenwärtige jährliche Kfz-Steuer ^{a)}	Vorgeschlagene Kfz-Steuer ^{a)}	Prozentuale Veränderung der jährlichen Kfz-Steuer	Vorgeschlagene Kfz-Steuer ^{a)}	Gegenwärtige jährliche Benutzungsgebühr ^{b)}	Vorgeschlagene jährliche Benutzungsgebühr ^{b)}	Prozentuale Veränderung der jährlichen Benutzungsgebühr
2+2 Achsen a.F. 38 t Nicht-Euro-Fahrz.	706	854	+21	0	1250	2000	+60
2+2 Achsen Lf. 38 t Nicht-Euro-Fahrz.	465	563	+21	0	1250	1500	+20
2+2 Achsen Lf. 38 t Euro I	465	512	+10	0	1250	1350	+8
2+2 Achsen Lf. 38 t Euro II	465	465	0	0	1250	1250	0
2+3 Achsen a.F. 38 t Nicht-Euro-Fahrz.	515	623	+21	0	1250	1500	+20
2+3 Achsen Lf. 38 t Nicht-Euro-Fahrz.	370	448	+21	0	1250	1500	+20
3+3 Achsen a.F. 38 t Nicht-Euro-Fahrz.	225	272	+21	0	1250	1000	-20
3+3 Achsen Lf. 38 t Nicht-Euro-Fahrz.	186	225	+21	0	1250	1000	-20
3+3 Achsen a.F. 38 t Euro II	225	225	0	0	1250	750	-40
3+3 Achsen Lf. 38 t Euro II	186	186	0	0	1250	750	-40

- a) Mindestsätze Lf. = Luftfederung oder gleichwertige
b) Höchstsätze a.F. = andere Federung

3.2 Inhalt des Vorschlags

a) Geltungsbereich des Vorschlags (Artikel 2)

3.2.1 Der Geltungsbereich des Vorschlags ist gegenüber der Richtlinie 93/89/EWG unverändert, sie gilt somit nur für Lastkraftwagen mit mehr als 12 Tonnen Gesamtgewicht.

b) Jährliche Kraftfahrzeugsteuer (Artikel 3, 4, 5 und 6)

3.2.2 Um den Mitgliedstaaten, die ihre Kraftfahrzeugsteuern in den letzten Jahren deutlich anheben mußten, eine Periode der Stabilität einzuräumen, wird vorgeschlagen, die heutigen Mindestsätze der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeuge, die der EURO II-Norm entsprechen (verbindlich ab Oktober 1996), beizubehalten. Damit den Haltern ein finanzieller Anreiz geboten wird, ältere Fahrzeuge durch weniger umweltschädigende Fahrzeuge zu ersetzen, werden etwas höhere Sätze für nicht-EURO und EURO I-Fahrzeuge (10% bzw. 21%)⁽¹⁷⁾ vorgeschlagen. Diese Differenzierung berücksichtigt die bestehende Regelung, wonach für Fahrzeuge mit einem straßenschonenderen Federungssystem angesichts der von ihnen verursachten geringeren Straßenschäden geringere Mindestsätze vorgesehen sind.

3.2.3 Die Differenzierung der jährlichen Kraftfahrzeugsteuern nach Richtlinie 93/89/EWG galt nur für die Mindestsätze dieser Abgaben. Den einzelnen Mitgliedstaaten steht es zwar frei, eine Differenzierung durch höhere Abgaben für stärker umweltverschmutzende Fahrzeuge einzuführen, doch hat kein Mitgliedstaat dies bisher getan. Da eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und Beeinflussung der Fahrzeugwahl der Halter auf Gemeinschaftsebene wünschenswert ist, scheint es angebracht, diese Differenzierung für alle Sätze der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer in allen Mitgliedstaaten verbindlich vorzuschreiben. Die vorgeschlagene Differenzierung der jährlichen Kfz-Steuersätze bedeutet, daß die Steuersätze für Nicht-EURO-Lkws 10% über denen für EURO-I-Lkws liegen, die wiederum 10% über denen für EURO-II-Lkws liegen.

3.2.4 Damit die Mitgliedstaaten sich stärker auf benutzungsabhängige Gebühren stützen, wird außerdem vorgeschlagen, daß sie die Kraftfahrzeugsteuern unter die Mindestbeträge herabsetzen dürfen, vorausgesetzt, sie wenden bereits ein Benutzungsgebührensysteem an oder beabsichtigen die Einführung eines solchen Systems. Da ferner die Einführung von Mindestsätzen für das Benutzungsgebührensysteem vorgeschlagen wird (Artikel 7 Ziffer 6), stellt dieser Vorschlag sicher, daß die Mitgliedstaaten die Infrastrukturkosten weiterhin ausgewogen decken können und gleichzeitig einen Schritt in Richtung einer weiteren Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt tun.

c) Benutzungs- und Mautgebühren (Artikel 7)

3.2.5 Da die Benutzungsgebühren nur zur Deckung der durchschnittlichen Kosten des Straßennetzes bestimmt sind, decken sie nicht die Kosten spezifischer kostspieliger Verkehrseinrichtungen wie Tunnels, Brücken, Gebirgspässe oder sog. empfindlicher Strecken. Die Bestimmung des Artikels 7 Ziffer 3 sieht daher in bestimmten Fällen die Anwendung beider Instrumente vor.

⁽¹⁷⁾ 10% zwischen jeder Kategorie ($1.10 \times 1.10 = 1.21$, d.h. 21%).

3.2.6 Die Höchstsätze der Benutzungsgebühren ermöglichen eine angemessene Deckung der Infrastrukturkosten (unter Berücksichtigung der Mineralölsteuer und der Kraftfahrzeugsteuer) und die Berücksichtigung eines gewissen Gebührenbestandteils für externe Kosten. Die Infrastrukturkomponente beträgt höchstens 1.600 ECU und die Umweltkomponente höchstens 400 ECU. Es wird vorgeschlagen, die Infrastrukturkomponente in drei Schadensklassen aufgrund der jeweils verursachten unterschiedlichen Infrastrukturkosten zu differenzieren. Die externe Komponente wird nach den gewichteten Emissionsgrenzwerten der Typgenehmigung des Motors differenziert. Diese Änderungen führen zu einem viel gerechteren System der Kostenanlastung und bewirken lediglich einen Anstieg der gewichteten durchschnittlichen jährlichen Gebühr von 1020 auf 1258 ECU je Fahrzeug (Artikel 7 Ziffer 6).

3.2.7 Damit die Wettbewerbsbedingungen weiter harmonisiert werden und sichergestellt wird, daß die Mitgliedstaaten, die die jährliche Kraftfahrzeugsteuer herabsetzen wollen, ein System beibehalten, das eine angemessene Anlastung der Infrastrukturkosten gewährleistet, wird vorgeschlagen, Mindestsätze für das Benutzungsgebührensysteem einzuführen. Diese Sätze betragen 50% der Höchstsätze. Diese Mindestsätze entsprechen ungefähr den heutigen Mindestsätzen der Kraftfahrzeugsteuer. Dadurch wird sichergestellt, daß falls die Mitgliedstaaten sich entschließen, die jährlichen Kraftfahrzeugsteuern bei der Einführung von Benutzungsgebühren abzuschaffen, die umfassende Harmonisierung der Verkehrsabgaben (Gebühren und Steuern) gestärkt und nicht geschwächt wird (Artikel 7 Ziffer 6).

3.2.8 Um die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt sicherzustellen und die Anreize zur Beeinflussung der Entscheidungen der Fahrzeughalter über ihre Flotten wirksamer zu gestalten, wird außerdem vorgeschlagen, die Differenzierung aller Benutzungsgebührensätze verbindlich vorzuschreiben (Artikel 7 Ziffer 6).

3.2.9 In der Richtlinie 93/89/EWG wurden jährliche Höchstwerte für die Benutzungsgebühren festgelegt. Die Mitgliedstaaten waren gehalten, die Benutzungsgebühren entsprechend der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrsinfrastruktur festzusetzen, doch wurden keine Sätze oder Zeiträume festgelegt. Die Benutzungsgebühren sollen die tatsächlichen Kosten für Straßenbau und -benutzung widerspiegeln, und die Gebühren sollten sich daher stärker an der tatsächlichen Nutzung des Fahrzeugs orientieren. Von jährlichen Gebühren geht aber nicht die richtige Signalwirkung für die Straßenbenutzer aus, denn wenn die Gebühr erst einmal bezahlt ist, gibt es für den Benutzer keinerlei Anreiz, sich bei der Benutzung der Straßen Beschränkungen aufzuerlegen. Vielmehr sinken die entsprechenden Kosten je Kilometer, je mehr Kilometer das Fahrzeug zurücklegt. Deshalb werden die Mitgliedstaaten in dem Vorschlag verpflichtet, Gebühren für kürzere Zeiträume vorzusehen, die der tatsächlichen Straßenbenutzung besser entsprechen; hierzu wird das zulässige Verhältnis zwischen täglichen, wöchentlichen, monatlichen und jährlichen Gebührenzeiträumen festgesetzt. Dies soll die Verkehrsunternehmen ermutigen, Benutzungsgebühren zu zahlen, die in engerem Zusammenhang mit der tatsächlichen Benutzung der Infrastruktur stehen (Artikel 7 Ziffer 7).

3.2.10 Der Vorschlag trägt dem Rechnung, daß einige Mitgliedstaaten Mautgebühren statt Benutzungsgebühren zur Anlastung der Wegekosten für Autobahnen verwenden. Wichtig ist, daß die Mautgebühren auf faire und transparente Weise festgesetzt werden und wie die Benutzungsgebühren nicht zur Ausnutzung einer Monopolstellung mißbraucht werden können. Die Kosten für spezifische Infrastruktureinrichtungen können aber stark voneinander abweichen, und daher werden in der Richtlinie keine Höchstsätze für die Mautgebühren festgelegt, da dies den Bau kostspieliger, aber notwendiger Infrastrukturen behindern könnte. Statt dessen wird versucht, sicherzustellen, daß die Mautsätze so festgelegt werden, daß sie zur Deckung der

tatsächlichen Kosten einschließlich einer zufriedenstellenden Rentabilität ausreichen (Artikel 7 Ziffer 8).

Artikel 7 Ziffer 8 stellt sicher, daß die Mitgliedstaaten die Kapitalkosten jedes individuellen Teils ihrer Infrastruktur, auf dem Mauten erhoben werden, voll decken können. Da Infrastrukturausgaben einem anderen Zeitprofil als Kapitalkosten unterliegen, bedeutet diese Bestimmung, daß die Mitgliedstaaten Mauteinkünfte einer bestimmten Infrastruktur, die über diesen Ausgaben liegen, zu anderen Zwecken, zum Beispiel zur Finanzierung anderer Teile des Infrastrukturnetzwerkes, verwenden können.

3.2.11 Damit die Vereinbarkeit von Benutzungs- und Mautgebühren gewahrt bleibt, sieht die Richtlinie die Möglichkeit der Berücksichtigung einer spezifischen externen Kostenkomponente in Höhe von bis zu 0,03 ECU/km in den Mautgebühren vor. Diese Zahl soll nicht den externen Kosten auf einem bestimmten Autobahnabschnitt entsprechen, sondern diese Gebühren auf einem Niveau halten, das die externen Kosten des Straßenverkehrs insgesamt nicht übersteigt (Artikel 7 Ziffer 8).

d) Empfindliche Strecken (Artikel 7 Ziffern 9 und 10 und Artikel 9)

3.2.12 Es ist klar, daß die Kosten für die Bereitstellung der Infrastruktur und deren Benutzung in der Gemeinschaft nicht überall gleich sind. In den meisten Teilen der Gemeinschaft dürften diese Kosten nicht stark voneinander abweichen. Es muß aber anerkannt werden, daß diese Kosten in einigen Gebieten ganz erheblich über dem Durchschnitt liegen können, beispielsweise in Gebieten mit einer gefährdeten Umwelt oder mit ernsthafter Verkehrsüberlastung.

3.2.13 Der Vorschlag enthält daher Bestimmungen für die Festlegung sog. empfindlicher Strecken in solchen Gebieten. Zur Bestimmung empfindlicher Strecken sollten die Kriterien des Artikels 9 zugrunde gelegt werden: die Kriterien zur Beurteilung der Frage, ob eine Autobahn überlastet ist und/oder ob der dortige Verkehr erheblich zur Verletzung von Luftqualitätsnormen und/oder zur Überschreitung von Lärmemissionsgrenzwerten in der Umgebung beiträgt. Ferner müssen zusätzliche Bedingungen erfüllt sein, vor allem muß in dem betreffenden Gebiet ein Angebot an Verkehrsdiensten angemessener Qualität durch andere Verkehrsträger bestehen mit einem offenem und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur für die Gemeinschaftsunternehmen, die eine Genehmigung innehaben, und es müssen Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung aus allen anderen Quellen getroffen worden sein. Außerdem müssen die vorgeschlagenen Gebühren begründet werden; die Begründung enthält eine Beschreibung: der Methode und der Berechnungsweise, anhand deren die Sätze festgesetzt wurden; der Organisation anderer Verkehrsträger in dem Gebiet; der Maßnahmen, die zur Reduzierung der relevanten externen Kosten aller Straßenbenutzer in dem Gebiet getroffen wurden sowie der Maßnahmen, die zur Bekämpfung aller Quellen der Luftverschmutzung in dem Gebiet ergriffen wurden.

3.2.14 Da die Benutzungs-Grundgebühr einen Beitrag zur Deckung nur der durchschnittlichen externen Kosten des gesamten Straßennetzes leisten soll, ist die Deckung dieser Kosten durch eine Zusatzgebühr für empfindliche Strecken, auf denen die externen Kosten außergewöhnlich hoch sind, gerechtfertigt. Demnach wird vorgeschlagen, daß jeder Mitgliedstaat unabhängig von dem von ihm angewandten Gebührensystem für empfindliche Strecken Mautgebühren zur Deckung der Infrastrukturkosten und zusätzlich einen externen Kostenanteil von bis zu 0,5 ECU je Kilometer verlangen kann. Die jeweilige Höhe der Gebühren ist anhand einer plausiblen wirtschaftlichen Begründung zu bestimmen.

Zur Deckung der Wegekosten auf empfindlichen Strecken können die Mitgliedstaaten zwischen einem Maut- oder einem Benutzungsgebührensysteem wählen. Eine solche Benutzungsgebühr würde für einen Tag für die Fahrt auf der genannten empfindlichen Strecke in einem Mitgliedstaat gelten. Der Preis der Tagesgebühr muß unter Angabe plausibler wirtschaftlicher Argumente festgesetzt werden und darf in keinem Fall 15 ECU pro Tag überschreiten.

3.2.15 Da dieser Vorschlag die Existenz empfindlicher Strecken einschließlich überlasteter Korridore berücksichtigt, ist Artikel 10 Buchstabe c der Richtlinie 93/89/EWG ("spezifische Gebühren, mit denen orts- oder zeitbedingten Verkehrsstauungen entgegengewirkt werden soll") durch Artikel 7 des Vorschlags abgedeckt und wurde daher gestrichen. In diesem Sinne fördert der Vorschlag die Anwendung einer stark differenzierten Kostenanlastung für Verkehrsstaus unter Einbeziehung der Kostenanlastung für Verkehrsstaus im Überlandverkehr in die Maut- und Benutzungsgebühren. Die Kostenanlastung im Stadtverkehr ist ebenso wie in der Richtlinie 93/89/EWG noch nicht geregelt (Artikel 11 Buchstabe b).

3.3 Die Rechtsgrundlage für den Vorschlag

Die Kommission schlägt vor, den Vorschlag auf der Grundlage von Artikel 75 des EG-Vertrages anzunehmen. Dieser ist die für den Rat relevante Bestimmung zur Erlassung von Maßnahmen (einschließlich steuerlicher Maßnahmen), die auf die Festlegung einer gemeinsamen Verkehrspolitik einschließlich der Abschaffung der Wettbewerbsverzerrung unter gemeinschaftlichen Verkehrsunternehmen abzielt.

3.4 Prüfung der Auswirkungen

3.4.1 Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Lkw-Flotte

3.4.1.1 Die obligatorische Differenzierung bei den Kraftfahrzeugsteuern und Benutzungsgebühren wird sich wahrscheinlich auf die Zusammensetzung der Lkw-Flotte in der Gemeinschaft insgesamt auswirken. Für Fahrzeuge, die weniger Straßen- und Umweltschäden verursachen, werden nämlich in jeder Gewichtskategorie die Gebühren niedriger sein. Anhang 1 enthält einige Beispiele für sich daraus hinsichtlich der Gebühren ergebende Unterschiede zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Daraus läßt sich ersehen, daß unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Gebühren durch eine zusätzliche Achse bei einem 40-Tonnen-Fahrzeug während der Lebensdauer dieses Fahrzeugs bis zu 5.400 ECU gespart werden können⁽¹⁸⁾. Für einen Straßenverkehrsunternehmer, der einen 40-Tonnen-Lkw betreibt, belaufen sich nach dem heutigen Stand der Gebühren die Einsparungen für die straßenschonendste Achsanordnung (3 + 3 Achsen) mit Luftfederung auf 9.300 ECU verglichen mit der Konfiguration, die die meisten Schäden verursacht (2 + 3 Achsen) ohne Luftfederung. Aufgrund der Differenzierung von Gebühren nach Emissionskategorien können im Vergleich zu einem EURO I-Fahrzeug (3 + 2 Achsen, Luftfederung) für ein EURO II-Fahrzeug fast 3.000 ECU gespart werden.

3.4.1.2 Die aufgrund dieses Vorschlags möglichen Gebühreneinsparungen sollen Anreize für Straßenverkehrsunternehmer bieten, in neue Ausrüstung zu investieren⁽¹⁹⁾, durch die

⁽¹⁸⁾ Im Vergleich zu einer möglichen Ersparnis von 2.400 ECU unter Zugrundelegung der Richtlinie 93/89/EWG.

⁽¹⁹⁾ Dies kann ein "saubereres" Fahrzeug, ein Fahrzeug mit mehr Achsen oder ganz einfach die Montage einer zusätzlichen Achse an einem bestehenden Fahrzeug sein.

die schädlichen Auswirkungen auf Infrastruktur und Umwelt in der Gemeinschaft insgesamt verringert und die damit zusammenhängenden Kosten gesenkt werden. Ähnliche Änderungen in der Besteuerung schwerer Lastfahrzeuge in den USA wurden in der Studie "Road Work"⁽²⁰⁾ analysiert, die als Anhaltspunkt dafür dienen kann, wie sich die Zusammensetzung der Flotte wahrscheinlich infolge des vorliegenden Vorschlages ändern würde. Diese Studie ging von entfernungsbezogenen Gebühren aus und kam zu dem Ergebnis, daß mit einer Zunahme der straßenschonenden Fahrzeuge und mit geringeren Kilometerleistungen in den am stärksten straßenschädigenden Kategorien zu rechnen ist.

3.4.1.3 Aufgrund der durch das vorgeschlagene Gebührensystem gebotenen wirtschaftlichen Anreize werden die Unternehmer sich wahrscheinlich so verhalten, wie es ihrer speziellen Situation am angemessensten ist. Die dynamischen Effekte geänderter Steuern und Gebühren sollten nicht unterschätzt werden - obwohl kurzfristig keine großen Änderungen zu erwarten sind, dürften die Fahrzeugflotten in einigen Jahren nach und nach weniger Schäden verursachen. Sicher ist damit zu rechnen, daß die Verkehrsunternehmer in einigen Fällen Hintertüren finden, um die vorgeschlagenen Gebühren und Steuern zu umgehen; geht man davon aus, wird der durchschnittliche Kostenanstieg niedriger ausfallen. Die Analyse der Auswirkungen umfaßt einmal ein Szenario, das den Basisfall für das Verhalten der Verkehrsunternehmer zugrundelegt, und zusätzlich ein sogenanntes "Marktreaktions"-Szenario, das die Änderungen berücksichtigt.

3.4.1.4 Ende 1995 waren etwa 2 Millionen schwere Lastfahrzeuge über 12 Tonnen Gesamtgewicht in der Gemeinschaft registriert⁽²¹⁾. Die Schätzungen gehen davon aus, daß innerhalb eines Jahres 7,5 % neue Fahrzeuge zugelassen und 4,5 % des Bestandes ausgemustert werden, woraus sich ein Wachstum von 3 % ergibt. Ab Oktober 1996 müssen Fahrzeuge den EURO-II-Normen entsprechen, so daß sich die vorgeschlagene Differenzierung nur auf die Ausmusterungsrate und auf den Einsatz von Fahrzeugen auswirkt, die Benutzungsgebühren bezahlen. Die EURO-III-Normen werden wahrscheinlich ab 2001 gelten. In der nachstehenden Tabelle ist die voraussichtliche Zusammensetzung der Flotte in den Jahren 1998 und 2005 unter Berücksichtigung der obengenannten Änderungen als "Basisfall" dargestellt. Die Tabelle im "Marktreaktions"-Szenario zeigt, wie sich die Zusammensetzung der Flotte ändert, wenn man davon ausgeht, daß sich die Ausmusterungsrate von Fahrzeugen der Schadensklasse III nach 1997 im Vergleich zum Ausgangswert verdoppelt und nach diesem Zeitpunkt keine neuen Fahrzeuge dieser Klasse verkauft werden. In der rechten Spalte ist die voraussichtliche Zusammensetzung dargestellt, falls in die neue Richtlinie nachträglich die Differenzierung von Gebühren für Fahrzeuge, die den EURO-III-Normen entsprechen, aufgenommen wird⁽²²⁾.

3.4.1.5 Für jedes Szenario wurde anhand der geschätzten Flottenzusammensetzung in der nachstehenden Tabelle eine Benutzungsgebühr ermittelt, die dem gewogenen Durchschnitt entspricht. Diese liegt für 1998, wenn die neue Richtlinie in Kraft treten soll, bei 1.258 ECU, während der gewogene Durchschnitt zur Zeit 1.020 ECU beträgt; dies ist ein

(20) Small, Winston and Evans, Washington, 1989.

(21) Schätzung der Kommissionsdienststellen.

(22) Neue Normen, die hier als EURO III bezeichnet werden, über Auspuffemissionen von Straßenfahrzeugen werden wahrscheinlich Gegenstand eines neuen Kommissionsvorschlages Ende 1996 sein. Die Emissionsgrenzwerte, die mit großer Wahrscheinlichkeit vorgeschlagen werden, basieren auf den Ergebnissen des sogenannten Auto/Öl-Programms. Es handelt sich dabei um ein kooperatives Programm der Europäischen Kommission und der europäischen Auto- und Mineralölindustrie zur Untersuchung von Motortechnologie, Brennstoffqualität und Luftqualität im Hinblick auf die Ausarbeitung von Optionen zur Reduzierung von Fahrzeugabgasen.

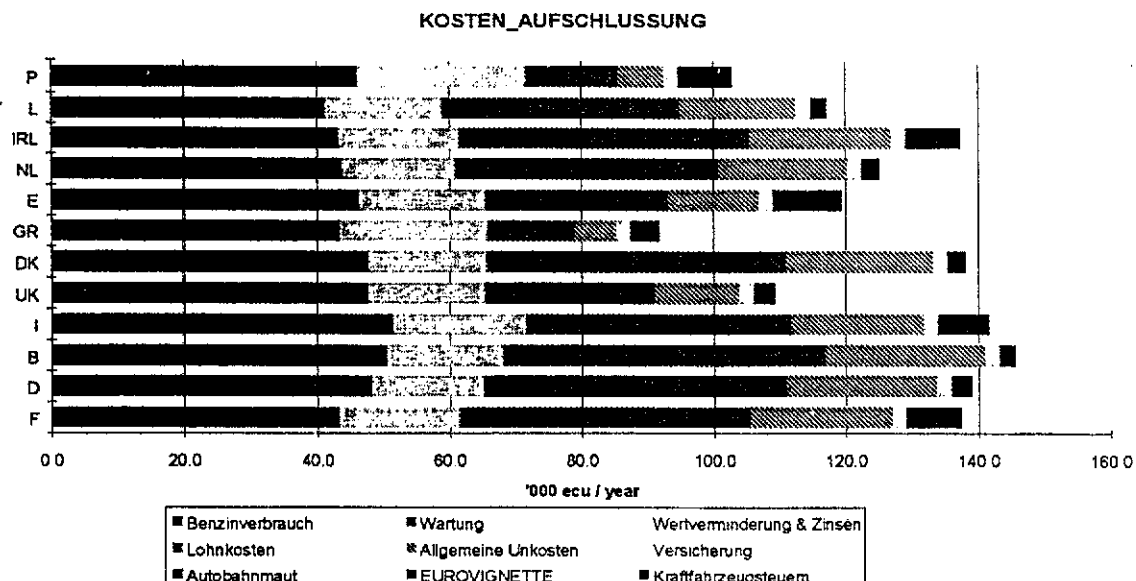
Anstieg von 23 %. Es ist anzumerken, daß in allen anderen Szenarios dieser Tabelle die durchschnittlichen Benutzungsgebühren niedriger eingeschätzt werden, da als Folge der vorgeschlagenen Kostenanlastung niedrigere Infrastruktur- und Umweltkosten erwartet werden.

Tabelle 5

Zusammensetzung der EU-Flotte und durchschnittliche Benutzungsgebühren

	Basisfall		Marktreaktions-Szenario		
	1998	2005	1998	2005	2005 + EIII
Anteil der Schadensklassen am Fahrzeugbestand (%)					
Schadensklasse I	53	53	55	61	61
Schadensklasse II	30	30	31	36	36
Schadensklasse III	17	17	14	3	3
Anteil der Umweltklassen am Fahrzeugbestand (%)					
Kein Euro.Fahrz.	70	30	70	30 *	30 *
Euro I	19	15	19	15 *	15 *
Euro II	11	20	11	20 *	8 *
Euro III (ab 2000)	0	34	0	34 *	46 *
Durchschnittliche Benutzungsgebühr (ECU/Jahr)					
Durchschnittl. Benutzungsgebühr	1258	1130	1243	1026	1014

* Mögliche Auswirkungen der geänderten Kostenanlastung auf die frühzeitige Stilllegung von Nicht-EURO-Fahrzeugen wurden nicht berücksichtigt.



3.4.2 Auswirkungen auf die Transportkosten

3.4.2.1 Das folgende Säulendiagramm gibt Richtwerte für die Aufschlüsselung der Kosten für das Straßenverkehrsgewerbe⁽²³⁾ an. Daraus ist ersichtlich, daß es bei den jährlichen Betriebskosten eines Lkw zwischen den verschiedenen Mitgliedstaaten, in denen im Durchschnitt die Kraftfahrzeugsteuern etwa 3 % und die Mineralölsteuern etwa 10 % oder mehr der Gesamtbetriebskosten ausmachen, Abweichungen von etwa 50 % gibt. Die durchschnittlichen Benutzungsgebühren fallen im Vergleich zu den Gesamtbetriebskosten und auch im Vergleich zu anderen Abgaben wie Mineralölsteuern oder Mautgebühren kaum ins Gewicht.

3.4.2.2 Beahlt ein Verkehrsunternehmer in einem Mitgliedstaat, in dem Benutzungsgebühren erhoben werden, die volle Jahresgebühr, ergibt sich eine Erhöhung der Gesamtbetriebskosten⁽²⁴⁾ von knapp über 0,5 %. Außerdem können diese Staaten den Preisanstieg teilweise durch Änderungen an den jährlichen Kraftfahrzeugsteuern wieder ausgleichen. Im Durchschnitt werden sich die Benutzungsgebühren jedoch im Vergleich zu diesem Extremfall nur um etwa ein Drittel erhöhen⁽²⁵⁾, so daß die Betriebskosten um etwas weniger als 0,2 % steigen werden.

3.4.2.3 Verkehrsunternehmer aus Ländern, die keine Benutzungsgebühren erheben, werden sich in der Regel für Tages- oder Wochengebühren entscheiden. Der vorliegende Vorschlag legt das Verhältnis zwischen den verschiedenen Gebührenarten fest. Der absolute Jahreshöchstsatzz soll um 60 % angehoben werden⁽²⁶⁾, während die Tagessätze nur um etwa 33 % steigen sollen⁽²⁷⁾. Die Betriebskosten von Verkehrsunternehmen aus Ländern, die keine Benutzungsgebühren erheben, werden sich daher deutlich weniger dramatisch erhöhen als in den obengenannten Fällen, wahrscheinlich eher in der Größenordnung von durchschnittlich 0,1 %.

3.4.2.4 Wird in den Mautgebühren ein externer Kostenanteil berücksichtigt, können die durchschnittlichen Sätze höchstens um etwa 25 % steigen⁽²⁸⁾. In Mitgliedstaaten, die Mautgebühren anstelle von Benutzungsgebühren erheben, kann von einem maximalen Anstieg der Transportkosten von 0,75 % ausgegangen werden.⁽²⁹⁾

3.4.2.5 Die Einführung von Gebühren für empfindliche Strecken kann dazu führen, daß die Betriebskosten für die Verkehrsunternehmen je nach ihrer Kostenstruktur und der Länge der betreffenden Fahrten unterschiedlich ansteigen. So können sich die Kosten für

(23) Aufschlüsselung der Kostenstruktur von Transportunternehmen. Mercer management consulting, Mai 1993.

(24) Bei den ungünstigsten Bedingungen, d.h. für einen Nicht-EURO-Lkw der Schadensklasse III, werden die Benutzungsgebühren von 1.250 auf 2.000 ECU, d.h. um 750 ECU steigen. Teilt man diese höhere Benutzungsgebühr durch durchschnittliche jährliche Kosten von etwa 130.000 ECU, ergibt dies einen jährlichen Anstieg der Transportkosten von wenig über 0,5 %.

(25) Im gewogenen Durchschnitt beträgt die Erhöhung $1.258 - 1.020 = 238$ ECU, d.h. etwas weniger als ein Drittel des Maximalwertes von 750 ECU.

(26) Dies ist die Differenz zwischen dem vorgeschlagenen Satz von 2.000 ECU und dem gegenwärtigen Höchstsatz von 1.250 ECU.

(27) Der vorgeschlagene Tagessatz beträgt $1/250$ des Jahressatzes von 2.000 ECU, d.h. 8 ECU, während zur Zeit 6 ECU erhoben werden.

(28) Dies ist ein Anstieg um 0,03 ECU/km bei einem durchschnittlichen Mautgebührensatz von 0,12 ECU/km.

(29) Dies sind 25 % des Beitrags der Mautgebühren zu den Betriebskosten, der auf 3 % veranschlagt wird.

eine Fernfahrt von 750 km einschließlich einer Tagesgebühr für einen durchschnittlichen Verkehrsunternehmer um etwa 1,5 % erhöhen⁽³⁰⁾. Ist täglich eine Gebühr für die Benutzung einer empfindlichen Strecke zu entrichten, könnten sich die Betriebskosten um 3 % erhöhen⁽³¹⁾. Für eine kürzere Fahrt mit einem kostengünstigen Fahrzeug kann die Gebühr für die Benutzung einer empfindlichen Strecke bis zu 5 %⁽³²⁾ der Betriebskosten ausmachen.

3.4.3 Auswirkungen auf die Nachfrage im Straßengüterverkehr und modale Verschiebungen

3.4.3.1 Um die zu erwartenden Auswirkungen des Vorschlags auf die Nachfrage im Straßengüterverkehr und auf Verschiebungen zwischen den Verkehrsträgern zu prüfen, wurden Berechnungen für den Basisfall und die Marktreaktions-Szenarios unter Zugrundelegung geschätzter Elastizitäten angestellt. Es wurde untersucht, wie es sich auswirkt, wenn nur die Benutzungsgebühr beziehungsweise die Benutzungsgebühr und gleichzeitig Gebühren für die Benutzung einer empfindlichen Strecke erhoben werden. Im letzten Fall wurde die extremste Annahme zugrunde gelegt, daß eine solche Strecke täglich benutzt wird.

3.4.3.2 Die Auswirkungen des Vorschlags werden im allgemeinen begrenzt sein. Im Basisfall wird das gesamte Verkehrsvolumen im Jahr 2005 um weniger als 1 % gesenkt. Berücksichtigt man die Marktreaktionen des Straßenverkehrsgewerbes, bleibt die Verkehrsdichte unverändert, da zu erwarten ist, daß das Straßenverkehrsgewerbe mit einer neuen Zusammensetzung der Flotte reagiert, die die preislichen Auswirkungen des Vorschlags auffängt.

3.4.3.3 Bei Fahrzeugen, die regelmäßig empfindliche Strecken benutzen, wird infolge der Gebühren von 15 ECU täglich wahrscheinlich das Verkehrsvolumen um 1,5 % gesenkt. Wenn die Sonder-Benutzungsgebühr nicht zwischen Fahrzeugtypen unterscheidet, kann die Preiserhöhung nicht durch eine Änderung der Flottenzusammensetzung ausgeglichen werden, und die Verkehrsvolumen entsprechen denen im Szenario "Marktreaktionen". Jedoch kann jeder Mitgliedstaat die Sonder-Benutzungsgebühr zwecks Berücksichtigung örtlicher Bedingungen differenzieren.

3.4.3.4 Wird außerdem gewährleistet, daß andere Verkehrsträger Dienste von entsprechender Qualität bereitstellen können, ist trotzdem mit einer stärkeren Verkehrsverlagerung hin zum modalen Verkehr zu rechnen.

3.4.3.5 Auch wenn die Nachfrage im Straßengüterverkehr nur geringfügig zurückginge, würden für die Transporte doch zunehmend Fahrzeuge eingesetzt, die weniger Schäden verursachen.

⁽³⁰⁾ Ausgehend von angenommenen durchschnittlichen Betriebskosten von 130.000 ECU und einer durchschnittlichen jährlichen Kilometerleistung von 100.000 km ergeben sich Kosten von 1,3 ECU/km. Die angenommenen Betriebskosten für die genannten 750 km belaufen sich daher auf 975 ECU. Die tägliche Gebühr für die Benutzung empfindlicher Strecken von 15 ECU beträgt 1,5 % der Kosten dieser 750 km-Fahrt.

⁽³¹⁾ Bei 250 Einsatztagen zu 15 ECU täglich beträgt die jährliche Erhöhung 3.750 ECU, entsprechend 3 % der auf 130.000 ECU angesetzten jährlichen Betriebskosten.

⁽³²⁾ Für eine 300 km-Fahrt eines Verkehrsunternehmers, der Betriebskosten von 1 ECU pro km hat, belaufen sich beispielsweise die Kosten für diese Fahrt auf nur 300 ECU. Die 15 ECU Tageshöchstsatz entsprechen dann 5 % der Kosten.

3.4.4 Auswirkungen auf die Warenpreise

3.4.4.1 Die Straßentransportkosten stellen für die meisten Industriezweige nur einen geringen Prozentsatz der Produktionskosten dar, doch geht aus vorliegenden Studien hervor, daß sie für manche Unternehmen bedeutend über dem Durchschnitt liegen. Anhang 2 zeigt, wie sich steigende Transportkosten auf den Preis des Endproduktes auswirken würden⁽³³⁾. Ein Anstieg der Transportkosten um 100 % würde die Produktionskosten für die meisten Produkte um 1 bis 8 Prozent erhöhen. Dies würde im Durchschnitt zu einer Erhöhung der Kosten um 4 % führen, mit dem höchsten Anteil in der Mineralstoff- und Zementindustrie. Anhang 2 zeigt die geschätzten Anteile der einzelnen Industriezweige anhand von Input-Output-Tabellen (Eurostat).

3.4.4.2 Die Erhöhung der Standard-Benutzungsgebühren beträgt, wie gezeigt wurde, im gewogenen Durchschnitt etwa 23 %. Diese Erhöhung entspricht, wie in Absatz 3.4.2.2 aufgeführt, etwa 0,2 % der Fahrzeugkosten eines Verkehrsunternehmers. Für den durchschnittlichen Warenpreis, bei dem die Straßentransportkosten etwa 4 % ausmachen, entspricht dies einer Erhöhung von etwa 0,01 %, was im Vergleich zu Wechselkursschwankungen, Benzinpreisänderungen und Inflation kaum ins Gewicht fällt.

3.4.4.3 Im extremsten Fall, bei einem Straßentransportkostenanteil von 8 % am Warenpreis und einem kostengünstigen Verkehrsunternehmer mit einem Nicht-EURO-Lkw der Schadensklasse III, der eine Jahresgebühr entrichten muß, steigen die Betriebskosten des Verkehrsunternehmers um etwa 1 %. Dies schlägt sich im Produktpreis in einer Erhöhung von etwa 0,08 % nieder. Da jedoch die Gebühren die Verkehrsunternehmer unmittelbar betreffen, wird der Vorschlag das Verkehrsverhalten sehr viel stärker beeinflussen als die Auswirkungen auf den Warenpreis vermuten lassen.

3.4.4.4 Die Gebühren für empfindliche Strecken liegen höher als die üblichen Benutzungsgebühren und wirken sich entsprechend stärker auf die Nachfrage aus. Geht man davon aus, daß der unter 3.4.2.5 beschriebene Effekt als typisch zu betrachten ist, ergibt sich daraus ein fast 1,5 %iger Anstieg der Betriebskosten. Für eine durchschnittliche Ware entspricht das einer Erhöhung des Produktpreises um etwa 0,06 %, ausgehend von der Annahme, daß nicht nur für die direkt für die verschiedenen Industriezweige, sondern auch für die für ihre Zulieferer erbrachten Transportdienstleistungen in ähnlichem Umfang empfindliche Strecken in Anspruch genommen werden. Im theoretisch schlimmsten Fall befährt ein Verkehrsunternehmer ständig eine empfindliche Strecke. In diesem Fall steigen seine Betriebskosten um etwa 3 %. Steigen auch die Kosten der Zulieferer für die verschiedenen Branchen entsprechend, würde dies einem Preisanstieg um durchschnittlich 0,12 % entsprechen (in der Tabelle nicht berücksichtigt).

3.4.4.5 Eine Analyse der Auswirkungen auf die Preise in 54 Produktsektoren⁽³⁴⁾ die in Anhang 2 dargestellt ist, zeigt, daß als Folge der vorgeschlagenen Erhöhung der Benutzungsgebühren die Gesamtpreise nur um 0,008 % steigen würden, wenn die Einnahmen nicht neu verteilt werden, und um 0,061 % bei Anwendung der vorgeschlagenen Benutzungsgebühren und Gebühren für empfindliche Strecken. Der am schlimmsten betroffene

⁽³³⁾ Diese Schätzung berücksichtigt sowohl die Kosten des gewerblichen Kraftverkehrs als auch die des Werkverkehrs.

⁽³⁴⁾ Anhand der Veränderungen des Transportpreises von 0,6 % im Falle von Benutzungs- oder Mautgebühren und 2 % im Falle von Gebühren für empfindliche Strecken.

Sektor (Mineralstoff- und davon abgeleitete Produkte) wird mit einem Kostenanstieg von weniger als 0,13 % zu rechnen haben.

3.4.4.6 Wird außerdem das Aufkommen der Benutzungsgebühren genutzt, um die Steuerbelastung (zum Beispiel Sozialabgaben oder Einkommenssteuer) der Wirtschaft zu senken, stellen sich die Auswirkungen deutlich anders dar. Als Beispiel ist in Anhang 2 dargestellt, wie sich schätzungsweise eine Verringerung der Sozialabgaben auf die verschiedenen Sektoren auswirken wird. Danach würde sich die Lage des Dienstleistungsgewerbes im allgemeinen verbessern, da die Preise um bis zu 0,13% sinken würden. Für die Sektoren, die nach dem Szenario der Gebühren für empfindliche Strecken am stärksten betroffen wären (wiederum Mineralstoff- und davon abgeleitete Produkte) liegt der geschätzte Preisanstieg bei 0,10 %.

3.4.5 Einsparungen bei Straßeninfrastrukturkosten und Emissionen

3.4.5.1 Infolge der wirtschaftlichen Anreize, die das vorgeschlagene Gebührensystem bietet, ist eine deutliche Verringerung der externen Kosten zu erwarten. Aufgrund der geschätzten Auswirkungen auf die Flottenzusammensetzung, die Nachfrage im Straßengüterverkehr und die Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern kann davon ausgegangen werden, daß infolge der Differenzierung und der vorgeschlagenen Benutzungsgebührensätze sowohl Straßenschäden als auch Emissionen auf empfindlichen Strecken zurückgehen.

3.4.5.2 Entsprechend werden im Hinblick auf die den schweren Lastfahrzeugen angelasteten Infrastrukturkosten wie unter 2.2.5.7 beschrieben für das Marktreaktions-Szenario im Jahr 2005 jährliche Einsparungen von ca. 1,6 Mrd. ECU für die Mitgliedstaaten geschätzt, die zur Zeit Benutzungsgebühren erheben oder deren Einführung planen⁽³⁵⁾. Dies entspricht einer 13 %igen Senkung gegenüber dem Basisfall⁽³⁶⁾. Fast alle Einsparungen ergeben sich aus der geänderten Zusammensetzung der Flotte. Die Auswirkungen auf die modale Verschiebung sind vernachlässigbar. Könnte der gleiche Effekt in der gesamten Union bewirkt werden⁽³⁷⁾, wären Einsparungen von 4 Mrd. ECU zu erwarten. Aufgrund eines geringeren Straßenerhaltungsbedarfs in der Union werden die negativen Auswirkungen von Straßenbauarbeiten abnehmen, insbesondere Verkehrsstaus und Verkehrsunfälle.

3.4.5.3 Im Hinblick auf die Emissionen enthält die Richtlinie zur Zeit keine Anreize für die Einführung neuer Technologien, das Marktreaktions- und das Basisfallszenario gehen von den gleichen Emissionswerten aus. Infolge der vorgeschriebenen Normen werden sich die Emissionen jedoch wahrscheinlich im Jahr 2005 im Vergleich zum Jahr 1996 um bis zu 15 % reduziert haben⁽³⁸⁾. Die Emissionen können im Jahr 2005 um weitere 3 % reduziert werden, wenn entsprechende Anreize zum Kauf sogenannter Euro-III-Fahrzeuge gegeben

⁽³⁵⁾ B, DK, D, L, N und S. Die Schätzungen berücksichtigen nicht A.

⁽³⁶⁾ Fahrzeugbestand wie in Kapitel 3.4.1, Infrastrukturkosten auf der Grundlage von durchschnittlich 0,15 ECU/km, differenziert nach Fahrzeugtypen mit den gleichen Schadensfaktoren und Kostenzuweisungen wie in der Steuerstruktur der Richtlinie 93/89/EWG.

⁽³⁷⁾ Entweder durch die generelle Einführung von Benutzungsgebühren oder durch eine entsprechende Anpassung der Mautgebühren.

⁽³⁸⁾ Reduzierte Emissionen von schweren Lastfahrzeugen auf der Grundlage der folgenden Emissionsdifferenzierung: Nicht-Euro = 180, Euro I = 100, Euro II = 75 und "Euro III" = 50.

werden, bevor diese verbindlich sind, und damit eine Verschiebung zu Euro-III-Fahrzeugen zwei Jahre früher, d.h. 1999, beginnt.

3.4.5.4 Darüber hinaus werden in Gebieten, in denen Gebühren für empfindliche Strecken erhoben werden, die Emissionen bis zum Jahr 2005 wahrscheinlich um durchschnittlich bis zu 1,5 % zusätzlich gesenkt. Bei einigen Strecken könnte dieser Wert noch bedeutend höher liegen. Wenn Mitgliedstaaten im Rahmen der Gebühren für empfindliche Strecken Anreize für die Benutzung sauberer Fahrzeuge einführen, können die Emissionen beträchtlich gesenkt werden.

3.4.6 Gebührenaufkommen

3.4.6.1 Das geschätzte Aufkommen der Benutzungsgebühren für schwere Lastfahrzeuge sind aus der untenstehenden Tabelle für das Basisfall- und das Marktreaktions-Szenario 1998 und 2005 zu entnehmen. Dabei geht man von der Annahme aus, daß die Fahrzeugzusammensetzung wie unter 3.4.1 beschrieben repräsentativ ist für die Fahrzeuge, die Benutzungsgebühren entrichten.

3.4.6.2 Aus der Tabelle ist zu entnehmen, daß das Aufkommen im Jahr 1998 mit Inkrafttreten der neuen Richtlinie und der vorgeschlagenen Benutzungsgebühren im Vergleich zu den geschätzten Einnahmen für dieses Jahr auf der Grundlage der zur Zeit erhobenen Benutzungsgebühren um etwa 23 % steigen dürften. Da diese Schätzungen nicht die Auswirkungen einer möglichen stärkeren Nutzung von kurzfristigeren Benutzungsgebühren berücksichtigen, fallen die Ertragssteigerungen in den beiden Szenarios und Jahren mit dem Anstieg des gewogenen Durchschnitts der Benutzungsgebühren, wie in der Tabelle in 3.4.1 ausgewiesen, zusammen.

Tabelle 6
Gebührenaufkommen in Mitgliedstaaten, die Benutzungsgebühren erheben oder deren Einführung planen

Modellschätzungen			in Mio. ECU	
	Normalfall		Marktreaktionen	
	1998	2005	1998	2005
Richtlinie 93/89/EWG	878	1100	-	-
Vorschlag	1079	1221	1071	1110
Verglichen mit Richtlinie 93/89/EWG	23%	11%	22%	1%

3.4.6.3 Wenn, wie unter 3.4.5.2 erwähnt, die Infrastrukturkosten im Marktreaktions-Szenario um 1,6 Mrd. ECU gesenkt werden dürften, kann davon ausgegangen werden, daß der sich aus dem Vorschlag ergebende positive Haushaltseffekt (entsprechend der Einsparung von 1,6 Mrd. ECU und den Erträgen von 1,1 Mrd. ECU) für das Marktreaktions-Szenario 2,7 Mrd. ECU für das Jahr 2005 betragen wird, im Vergleich zu 1,1 Mrd. ECU (kursiv gedruckt) wenn die Richtlinie 93/89/EWG nicht geändert wird.

3.4.6.4 Als Ausgangsszenario, bei dem andere Steuern unverändert bleiben, kann das Aufkommen aus Benutzungsgebühren, Kraftfahrzeugsteuern und Mautgebühren für das Jahr 1998 auf etwa 36,3 Mrd. ECU veranschlagt werden. Durch die jetzt vorgeschlagenen Änderungen würde sich dieser Wert auf 37 Mrd. ECU erhöhen, wenn auf allen mautpflichtigen Straßen ein externer Kostenanteil in die Gebühr einbezogen wird. Diese Erhöhung wird sich auf 0,7 Mrd. ECU bzw. 2 % der Einnahmen belaufen. Empfindliche Strecken bleiben bei dieser Schätzung unberücksichtigt.

Tabelle 7
Geschätzte Einnahmen 1998

in Mrd. ECU

	Kraftstoffsteuer	Kraftfahrzeugsteuer	Mautgebühren	Benutzungsgebühren	Insgesamt
Richtlinie 93/89/EWG	28	5.3	2.1	0.88	36.3
Vorschlag	28	5.3	2.6	1.08	37

Ausgehend von einer jährlichen Zunahme des Fahrzeugbestandes von 1995 um 3,5 %.

3.4.7 Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit

3.4.7.1 Der Verkehr, insbesondere der Straßengüterverkehr, spielt eine wichtige Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie, nicht nur weil er in die Kostenstruktur praktisch aller Industriesektoren eingeht, sondern auch, weil er sich unmittelbar auf Verlässlichkeit und Qualität⁽³⁹⁾ der Produktlieferungen sowohl an der Input- als auch an der Output-Seite des industriellen Prozesses auswirkt. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem sollte in der Lage sein, der Gesellschaft die erforderlichen Dienstleistungen zu den niedrigsten Preisen zur Verfügung zu stellen. Ein ineffizientes Verkehrssystem wird dagegen gerade das nicht leisten, denn hier werden Ressourcen schlecht verwaltet und verschwendet. Verschwendung ist unter anderem die unnötige Beschädigung von Straßen, die Nichtauslastung einiger Teile der Infrastruktur und Überlastung anderer, übermäßige Schädigung natürlicher Ressourcen und unnötige Verspätungen.

3.4.7.2 Verschwendung hat jedoch ihren Preis. Ein effizientes Gebührensystem, in dem die Nutzer die von ihnen verursachten Kosten⁽⁴⁰⁾ angelastet bekommen, wird wahrscheinlich die Verschwendung eindämmen und damit die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems verbessern. Der Nutzen, den ein leistungsfähiges Verkehrssystem für die Industrie und ihre Wettbewerbsfähigkeit darstellt, wird wahrscheinlich den Nachteil möglicherweise höherer Transportkosten überwiegen.

3.4.7.3 In Kapitel 3.4.4 wurde untersucht, wie sich die geänderte Preisstruktur darstellt, wenn die Einnahmen aus den vorgeschlagenen Gebühren nicht rückerstattet werden, und wie, wenn sie in die Industrie zurückfließen. Im letzteren Fall bleiben die durchschnittlichen Kosten für die Industrie als Ganzes unverändert, doch wird die Kostenlast auf die Zweige verteilt, die in stärkerem Maße auf den Straßentransport zurückgreifen. Die

⁽³⁹⁾ Zeit und andere Bedingungen.

⁽⁴⁰⁾ Einschließlich der Kosten für Ressourcenverschwendung, die bisher von anderen oder von der Gesellschaft insgesamt getragen wurden.

vorgeschlagenen Änderungen werden sich also im allgemeinen gar nicht oder positiv auswirken, und nur für die häufigsten Straßenbenutzer werden die Kosten beträchtlich ansteigen.

3.4.7.4 Außerdem würde die erwartete rationellere Nutzung der Infrastruktur zu weniger Verzögerungen aufgrund von Staus sowie zu weniger Straßenreparatur- und Instandhaltungsarbeiten führen, da die Fahrzeuge weniger Schäden verursachen. Man kann davon ausgehen, daß solchermaßen verkürzte Transportzeiten der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie dienen würden.

3.4.7.5 Schließlich wird sich die in diesem Vorschlag schwerpunktmäßig vorgesehene Erhebung eher territorialer Gebühren, d.h. Benutzungsgebühren und Mautgebühren, und die Abwendung von den am wenigsten territorial gebundenen Gebühren wie Kraftfahrzeugsteuern wahrscheinlich positiv auf die Position des Verkehrsgewerbes der Gemeinschaft im Wettbewerb mit Unternehmen aus Drittländern auswirken. Mögliche negative Reaktionen von dieser Seite müßten im Rahmen bestehender Abkommen unter Wahrung der Gesichtspunkte der Reziprozität und Nichtdiskriminierung behandelt werden. Aufgrund des territorialen Charakters der vorgeschlagenen Gebühren werden sie sich kaum auf die preisliche Wettbewerbsfähigkeit von Gemeinschaftswaren auswirken.

3.4.8 Standorte und Konzentration der Produktion, geographische Kohäsion

3.4.8.1 Geänderte Transportkosten haben langfristig Auswirkungen auf Standorte und Konzentration der Produktion. Daher muß die Anpassung bis zur vollen Kostendeckung unbedingt schrittweise vollzogen werden.

Wie bereits unter 3.4.2 und 3.4.4 gezeigt, wirkt sich der Vorschlag auf die Transportkosten und Produktpreise in begrenzter und unterschiedlicher Weise aus, je nach bestimmten Charakteristika der untersuchten Industriesektoren. Ob dies letztendlich zu einer Konzentration der Produktion oder im Gegenteil zu einer Dezentralisierung führt, hängt von den spezifischen Charakteristika jedes einzelnen Industriesektors ab.

3.4.8.2 Der Vorschlag zielt darauf ab, zu gewährleisten, daß ein deutlicherer Zusammenhang zwischen Gebühren für die Straßenbenutzung und der Intensität der Nutzung besteht. Eine Strategie, die die Gebühren unmittelbar von der Nutzung abhängig macht, hat unweigerlich da größeren Einfluß auf die Kosten, wo Straßen stärker genutzt werden. Dies wird allgemein dazu führen, daß die Preise für Waren um so stärker steigen, je größer die Distanz ist, über die diese Waren befördert werden müssen.

3.4.8.3 Verglichen mit dem Kurzstrecken-Verteilungsverkehr hat die Beförderung auf der Straße über lange Strecken gewöhnlich jedoch mehr Möglichkeiten der Substitution durch andere Verkehrsträger. Daher könnten die Transportkosten teilweise durch Änderung des Verkehrsträgers aufgefangen werden.

3.4.8.4 Wie unter 3.4.4 und 3.4.2.5 ausgeführt, werden die Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderungen auf die Transportkosten und auf die Produktpreise außerdem von der Kostenstruktur der Verkehrsunternehmen und von den individuellen Erzeugnissen abhängen. Außerdem kommt es darauf an, welche Strecken für den Warentransport benutzt werden. Muß ein Lkw beispielsweise eine empfindliche Strecke benutzen, für die der Höchstsatz von 15 ECU täglich erhoben wird, liegen die zusätzlichen Kosten für eine Fahrt von Griechenland nach Nordeuropa wahrscheinlich in der Größenordnung von 1,5 %. Die zu erwartenden zusätzlichen Kosten für eine 200 km-Fahrt durch die gleiche Region lägen bei 5 %.

3.4.8.5 Sowohl die Benutzungsgebühren als auch die Gebühren für empfindliche Strecken wirken sich prozentual für die Gesamttransportkosten am deutlichsten in der Region aus, in der sie erhoben werden, und zwar weil beide auf sämtlichen Autobahnstrecken in diesen Regionen anfallen würden.

3.4.8.6 Schließlich gibt es aufgrund der Staffelung zwischen Benutzungsgebühren unterschiedlicher Dauer keinen bedeutenden Nachteil mehr für Straßenverkehrsunternehmer, die ihre Gebühren nicht jährlich, sondern für kürzere Zeiträume entrichten⁽⁴¹⁾.

3.4.8.7 Folglich wird sich dieser Vorschlag nicht nachteilig auf die Kohäsion in der Gemeinschaft auswirken. Die Kommission wird bei künftigen Vorschlägen zur Einführung eines gemeinsamen Systems von Straßenabgaben entsprechend dem Bericht über die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie den möglichen Einfluß von Maßnahmen auf periphere Regionen berücksichtigen. Dieser Bericht wird insbesondere die möglichen Auswirkungen auf regionaler Ebene und auf die räumliche Anordnung der Produktionsstrukturen in bezug auf die Wirtschaft im allgemeinen und auf die KMU in der Union im besonderen evaluieren, die sich aus einem mehr benutzungsorientierten System der Transportkostenanlastung ergeben könnten.

3.4.9 Zertifizierung

Die in diesem Vorschlag vorgesehene zusätzliche Differenzierung muß einfach und billig zu überprüfen sein. Einzelheiten zu den Emissionsnormen für Lastkraftwagen sind nicht in den entsprechenden Zulassungspapieren vermerkt, die auch keinen Hinweis auf die Art der Aufhängung enthalten. Die Verordnung Nr. 3298/94 der Kommission sieht ein einheitliches Formular zur Bescheinigung der NOx-Emissionen von Lkw vor. Zur Zeit wird an einer Änderung dieser Verordnung gearbeitet, um in dem genannten Formular die Umweltschutzkategorie (EURO I oder II) eines Fahrzeugs aufzunehmen. Damit ließe sich der angemessene Benutzungsgebührensatz schnell ermitteln. Da die Schadenscategory von der benutzten Fahrzeugkombination abhängt, muß sie im Fall einer Straßenkontrolle auf der Grundlage von Anhang 2 festgelegt werden.

3.4.10 Administrative Belastung

3.4.10.1 Es läßt sich nicht abstreiten, daß die vorgeschlagenen Änderungen des Gebührensystems eine gewisse administrative Mehrbelastung für die Behörden der Mitgliedstaaten mit sich bringt, aufgrund der höheren Differenzierung der Gebühren und der Anreize für die Nutzung von Gebühren für kürzere Zeiträume. Im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen und zu den übergeordneten positiven Auswirkungen der Maßnahme werden die administrativen Kosten jedoch wahrscheinlich nur geringfügig ansteigen.

3.4.10.2 Weiter kann man wohl davon ausgehen, daß der Zahlvorgang in einem geänderten Gebührensystem wohl kaum länger dauert als im bestehenden System. Die Fahrzeuge müssen zwar ein Zertifikat mitführen, das die Zahlung der korrekten Gebühr nachweist, doch dürfte es keine beträchtliche zusätzliche Bürde für das Verkehrsgewerbe darstellen, dieses Zertifikat zu erhalten.

⁽⁴¹⁾ Die eigentlich in peripheren Mitgliedstaaten anfallen.

ANHANG 1

Derzeitige Benutzungsgebühren (Eurovignette) und vorgeschlagene Höchstsätze

(ECU pro Jahr)

Achsen		Gesamtgewicht		Euro- vignette	Luftfederung			Andere		
Kfz	Anhänger	unteres	oberes		nonEuro	EI	EII	nonEuro	EI	EII
2	0	12	13	750	1000	850	750	1000	850	750
2	0	13	14	750	1000	850	750	1000	850	750
2	0	14	15	750	1000	850	750	1000	850	750
2	0	15	18	750	1000	850	750	1000	850	750
3	0	15	17	750	1000	850	750	1000	850	750
3	0	17	19	750	1000	850	750	1000	850	750
3	0	19	21	750	1000	850	750	1000	850	750
3	0	21	23	750	1000	850	750	1000	850	750
3	0	23	25	750	1000	850	750	1500	1350	1250
3	0	25	26	750	1000	850	750	1500	1350	1250
4	0	23	25	1250	1000	850	750	1000	850	750
4	0	25	27	1250	1000	850	750	1000	850	750
4	0	27	29	1250	1000	850	750	1500	1350	1250
4	0	29	31	1250	1500	1350	1250	1500	1350	1250
4	0	31	32	1250	1500	1350	1250	1500	1350	1250
2	1	12	14	750	1000	850	750	1000	850	750
2	1	14	16	750	1000	850	750	1000	850	750
2	1	16	18	750	1000	850	750	1000	850	750
2	1	18	20	750	1000	850	750	1000	850	750
2	1	20	22	750	1000	850	750	1000	850	750
2	1	22	23	750	1000	850	750	1000	850	750
2	1	23	25	750	1000	850	750	1000	850	750
2	1	25	28	750	1000	850	750	1000	850	750
2	2	23	25	1250	1000	850	750	1000	850	750
2	2	25	26	1250	1000	850	750	1000	850	750
2	2	26	28	1250	1000	850	750	1000	850	750
2	2	28	29	1250	1000	850	750	1000	850	750
2	2	29	31	1250	1000	850	750	1500	1350	1250
2	2	31	33	1250	1500	1350	1250	1500	1350	1250
2	2	33	36	1250	1500	1350	1250	2000	1850	1750
2	2	36	38	1250	1500	1350	1250	2000	1850	1750
2	3	36	38	1250	1500	1350	1250	1500	1350	1250
2	3	38	40	1250	1500	1350	1250	2000	1850	1750
3	2	36	38	1250	1500	1350	1250	1500	1350	1250
3	2	38	40	1250	1500	1350	1250	2000	1850	1750
3	2	40	44	1250	2000	1850	1750	2000	1850	1750
3	3	36	38	1250	1000	850	750	1000	850	750
3	3	38	40	1250	1000	850	750	1500	1350	1250
3	3	40	44	1250	1500	1350	1250	1500	1350	1250

Geänderte Benutzungsgebühren - vorgeschlagene (Höchst)Sätze im Vergleich zur Eurovignette

(ECU pro Jahr)

Achsen		Gesamtgewicht		Luftfederung			Andere Federung		
Kfz	Anhänger	unteres	oberes	nonEuro	EI	EII	nonEuro	EI	EII
2	0	12	13	250	100	0	250	100	0
2	0	13	14	250	100	0	250	100	0
2	0	14	15	250	100	0	250	100	0
2	0	15	18	250	100	0	250	100	0
3	0	15	17	250	100	0	250	100	0
3	0	17	19	250	100	0	250	100	0
3	0	19	21	250	100	0	250	100	0
3	0	21	23	250	100	0	250	100	0
3	0	23	25	250	100	0	750	600	500
3	0	25	26	250	100	0	750	600	500
4	0	23	25	-250	-400	-500	-250	-400	-500
4	0	25	27	-250	-400	-500	-250	-400	-500
4	0	27	29	-250	-400	-500	250	100	0
4	0	29	31	250	100	0	250	100	0
4	0	31	32	250	100	0	250	100	0
2	1	12	14	250	100	0	250	100	0
2	1	14	16	250	100	0	250	100	0
2	1	16	18	250	100	0	250	100	0
2	1	18	20	250	100	0	250	100	0
2	1	20	22	250	100	0	250	100	0
2	1	22	23	250	100	0	250	100	0
2	1	23	25	250	100	0	250	100	0
2	1	25	28	250	100	0	250	100	0
2	2	23	25	-250	-400	-500	-250	-400	-500
2	2	25	26	-250	-400	-500	-250	-400	-500
2	2	26	28	-250	-400	-500	-250	-400	-500
2	2	28	29	-250	-400	-500	-250	-400	-500
2	2	29	31	-250	-400	-500	250	100	0
2	2	31	33	250	100	0	250	100	0
2	2	33	36	250	100	0	750	600	500
2	2	36	38	250	100	0	750	600	500
2	3	36	38	250	100	0	250	100	0
2	3	38	40	250	100	0	750	600	500
3	2	36	38	250	100	0	250	100	0
3	2	38	40	250	100	0	750	600	500
3	2	40	44	750	600	500	750	600	500
3	3	36	38	-250	-400	-500	-250	-400	-500
3	3	38	40	-250	-400	-500	250	100	0
3	3	40	44	250	100	0	250	100	0

Differenzierung Straßenschädigung

Derzeitige Steuern und Abgaben für ein 40-t-EURO-II-Fahrzeug (8 %, 10 Jahre). ECU

	Vorschlag	Richtlinie 89/93/EWG	Änderungen %
2+3 Luft	11229	11826	-5%
2+3 norm.	15604	13065	19%
3+2 Luft	10888	11417	-5%
3+2 norm.	15202	12583	21%
3+3 Luft	6271	9883	-37%
3+3 norm.	10238	10626	-4%

Differenzierung Umweltbelastung

Derzeitige Steuern und Abgaben für ein 40-t-Fahrzeug mit Luftfederung (8 %, 10 Jahre). ECU

	Vorschlag	Richtlinie 89/93/EWG	Änderungen %
2+3 Luft EII	11229	11826	-5%
2+3 Luft EI	12181	11826	+3%
3+2 Luft EII	10888	11417	-5%
3+2 Luft EI	13822	11417	+21%
3+3 Luft EII	6271	9883	-37%
3+3 Luft EI	7069	9883	-28%

ANHANG 2

Wirtschaftszweig	A ⁽⁴²⁾	B	C	D	E
	Rückvergütung soziale Sicherheit				
	Kosten-sensitivität i.H. auf Straßen-transport-preis	Benutzungs-gebühren (% Preis-anstieg)	Benutzungs-gebühren + empfind-liche Strecke (% Preis-anstieg)	Benutzungs-gebühren (% Preis-anstieg)	Be-nutzungs-gebühren + empfindl. Strecke (% Preis-anstieg)
Landwirtschafts-, Forstwirtschafts-, Fischereierzeugnisse	2.50	0.005	0.038	0.001	0.010
Kohle und Steinkohlebriketts	2.35	0.005	0.035	0.002	0.013
Braunkohle u. Braunkohlebriketts	1.16	0.002	0.017	0.001	0.007
Verkokungserzeugnisse	2.87	0.006	0.043	0.003	0.023
Rohöl	0.44	0.001	0.007	0.000	0.003
Raffinierte Erdölerzeugnisse	1.17	0.002	0.018	0.001	0.010
Erdgas	1.30	0.003	0.019	0.002	0.013
Wasser	0.89	0.002	0.013	0.000	-0.002
Strom	1.26	0.003	0.019	-0.001	-0.004
Industriell erzeugte Gase	0.81	0.002	0.012	0.001	0.006
Dampf, Heißwasser, Druckluft	1.61	0.003	0.024	0.001	0.004
Nukleare Brennstoffe	1.81	0.004	0.027	0.002	0.014
Eisenerz und EGKS-Eisen- und Stahlerzeugnisse	5.85	0.012	0.088	0.008	0.057
Nicht-EGKS-Eisen- und Stahlerzeugnisse	5.90	0.012	0.089	0.008	0.063
Nichteisenmetallerze, Nichteisen-metalle	3.19	0.006	0.048	0.003	0.025
Zement, Gips	7.71	0.015	0.116	0.013	0.099
Glas	5.19	0.010	0.078	0.008	0.058
Steinzeug und Keramikerzeugnisse	6.20	0.012	0.093	0.010	0.072
Andere Erzeugnisse aus Mineralien-Derivaten	8.37	0.017	0.126	0.013	0.101
Chemische Erzeugnisse	3.97	0.008	0.060	0.002	0.018
Metallerzeugnisse	3.94	0.008	0.059	0.002	0.016
Landwirtschaftliche und industrielle Maschinen	3.09	0.006	0.046	0.001	0.005
Büromaschinen usw.	2.70	0.005	0.040	0.002	0.014
Elektrik	2.81	0.006	0.042	0.000	0.002
Motorfahrzeuge und Motoren	3.46	0.007	0.052	0.001	0.011
Andere Transportausrüstung	2.16	0.004	0.032	0.000	0.000
Fleisch und Fleischerzeugnisse	3.32	0.007	0.050	0.003	0.022
Milch und Milchprodukte	3.80	0.008	0.057	0.004	0.028

(42) Prozentuale Kostenänderung im Sektor bei einer 100%igen Änderung der Straßentransportkosten. Der Straßentransport selbst erfährt eine Preiserhöhung von mehr als 100%. Bei den direkten Preisen beträgt die Preissteigerung 100%, zusätzlich erhöhen sich die Input-Preise des Straßentransports, da hierfür auch wieder Straßenverkehrsdienstleistungen in Anspruch genommen werden, woraus sich eine Erhöhung von insgesamt 101,8% ergibt.

Andere Lebensmittel	4.17	0.008	0.063	0.004	0.028
Getränke	3.45	0.007	0.052	0.004	0.032
Tabakerzeugnisse	0.72	0.001	0.011	0.001	0.004
Textilien und Bekleidung	2.66	0.005	0.040	0.000	-0.002
Leder, Lederwaren, Fußbekleidung	3.25	0.007	0.049	0.003	0.026
Bauholz und Holzmöbel	3.47	0.007	0.052	0.003	0.023
Halbstoff, Papier, Pappe	4.12	0.008	0.062	0.005	0.040
Papierzeugnisse, Druckerzeugnisse	3.16	0.006	0.047	0.002	0.018
Gummi und Kunststoffzeugnisse	3.38	0.007	0.051	0.003	0.019
Andere Verarbeitungserzeugnisse	2.80	0.006	0.042	0.003	0.022
Hoch- und Tiefbauarbeiten	4.43	0.009	0.066	-0.001	-0.004
Reparaturdienste	2.65	0.005	0.040	0.002	0.011
Groß- und Einzelhandel	3.92	0.008	0.059	-0.004	-0.028
Hotel- und Gaststättengewerbe	2.53	0.005	0.038	0.001	0.008
Bahntransport	2.46	0.005	0.037	0.001	0.009
Straßentransport	101.79	0.204	1.527	0.201	1.505
Binnenschifffahrt	2.11	0.004	0.032	0.002	0.018
See- und Küstenschifffahrt	2.13	0.004	0.032	0.002	0.016
Luftverkehr	2.12	0.004	0.032	0.002	0.017
Verkehrs-Hilfsdienste	4.63	0.009	0.069	0.007	0.049
Kommunikation	0.84	0.002	0.013	-0.001	-0.011
Kredit- und Versicherungswesen	1.82	0.004	0.027	-0.017	-0.129
Dienstleistungen für Unternehmen	1.00	0.002	0.015	-0.005	-0.038
Vermietung von Immobilien	0.44	0.001	0.007	-0.001	-0.005
Marktdienstleistungen (Ausbildung, Gesundheit usw.)	1.16	0.002	0.017	-0.003	-0.026
Allgemeine öffentliche Dienstleistungen	1.27	0.003	0.019	-0.015	-0.110
Nichtmarktbestimmte Dienstleistungen	0.99	0.002	0.015	-0.012	-0.086
Nutzer insgesamt	4.08	0.008	0.061	0.000	0.000

Erläuterungen zur Tabelle

Die Tabelle zeigt, wie sich die vorgeschlagene Richtlinie auf die Endpreise in den 54 aufgeführten Sektoren auswirken wird.

Spalte A zeigt, um welchen Prozentsatz sich die Endpreise eines bestimmten Sektors erhöhen, wenn die Straßentransportkosten um 100% ansteigen. Die Spalte erfaßt sowohl den direkten als auch den indirekten Effekt der gestiegenen Transportkosten. Der direkte Effekt ist der Anstieg der Kosten von Transportleistungen, die vom Sektor selbst eingekauft werden, der indirekte Effekt ist der Anstieg der Preise für andere Inputs, da sich deren Produktionskosten aufgrund höherer Transportkosten ebenfalls erhöhen.

Spalte B stellt dar, wie sich höhere Benutzungsgebühren auf die Endpreise auswirken. Da höhere Benutzungsgebühren voraussichtlich zu einer Erhöhung der Transportkosten um 0,2% führen werden (Absatz 3.4.2.2.), ergeben sich die Zahlen in Spalte B ganz einfach durch Multiplikation der Spalte A mit 0,2%. Durch die Erhebung von Benutzungsgebühren würde sich beispielsweise der Preis von landwirtschaftlichen Erzeugnissen um 0,005% erhöhen ($= 2,5\% \cdot 0,2\%$).

Spalte C zeigt, wie sich die gleichzeitige Erhebung von höheren Benutzungsgebühren und Gebühren für empfindliche Strecken auf die Endpreise auswirkt. Durch diese Maßnahmen werden sich voraussichtlich die Transportkosten um etwa 1,5% erhöhen (Absatz 3.4.2.5.), so daß der Einfluß auf die Endpreise durch Multiplikation der Spalte A mit 1,5% errechnet wird.

Den Spalten B und C kann entnommen werden, daß kein Sektor von einer Erhöhung der Transportkosten dramatisch betroffen ist. Selbst wenn sowohl Benutzungsgebühren als auch Gebühren für empfindliche Strecken erhoben werden, erfährt der am stärksten betroffene Sektor (Erzeugnisse aus Mineralienderivaten) lediglich eine Gesamtkostensteigerung von 0,13%. (Dies bedeutet, daß Produkte dieses Sektors, die ursprünglich 1000 ECU kosten, dann zum Preis von 1001,3 ECU verkauft werden müßten, wenn die Profite des Sektors gleich bleiben sollen).

Es ist jedoch zu betonen, daß die in den Spalten A und B dargestellten Kostensteigerungen unter der Annahme errechnet wurden, daß die Regierung die erhöhten Einnahmen nicht nützt. In der Praxis kann das Geld genutzt werden, um andere Steuern zu verringern. Die Spalten D und E der Tabelle zeigen den Nettopreiseffekt, wenn die Einnahmen über das soziale Sicherheitssystem rückvergütet werden. Auch dann ist noch immer der Sektor "Erzeugnisse aus Mineralienderivaten" am stärksten betroffen, doch erhöhen sich die Nettopreise nur noch um 0,10%. In einigen Sektoren, vor allem in der Dienstleistungsindustrie, verringern sich aufgrund einer Rückvergütung die Produktpreise (negative Zahlen).

Schaubild 1:
Eurovignette + Gebühren für empfindliche Strecke
(% Preisanstieg, keine Rückvergütung)

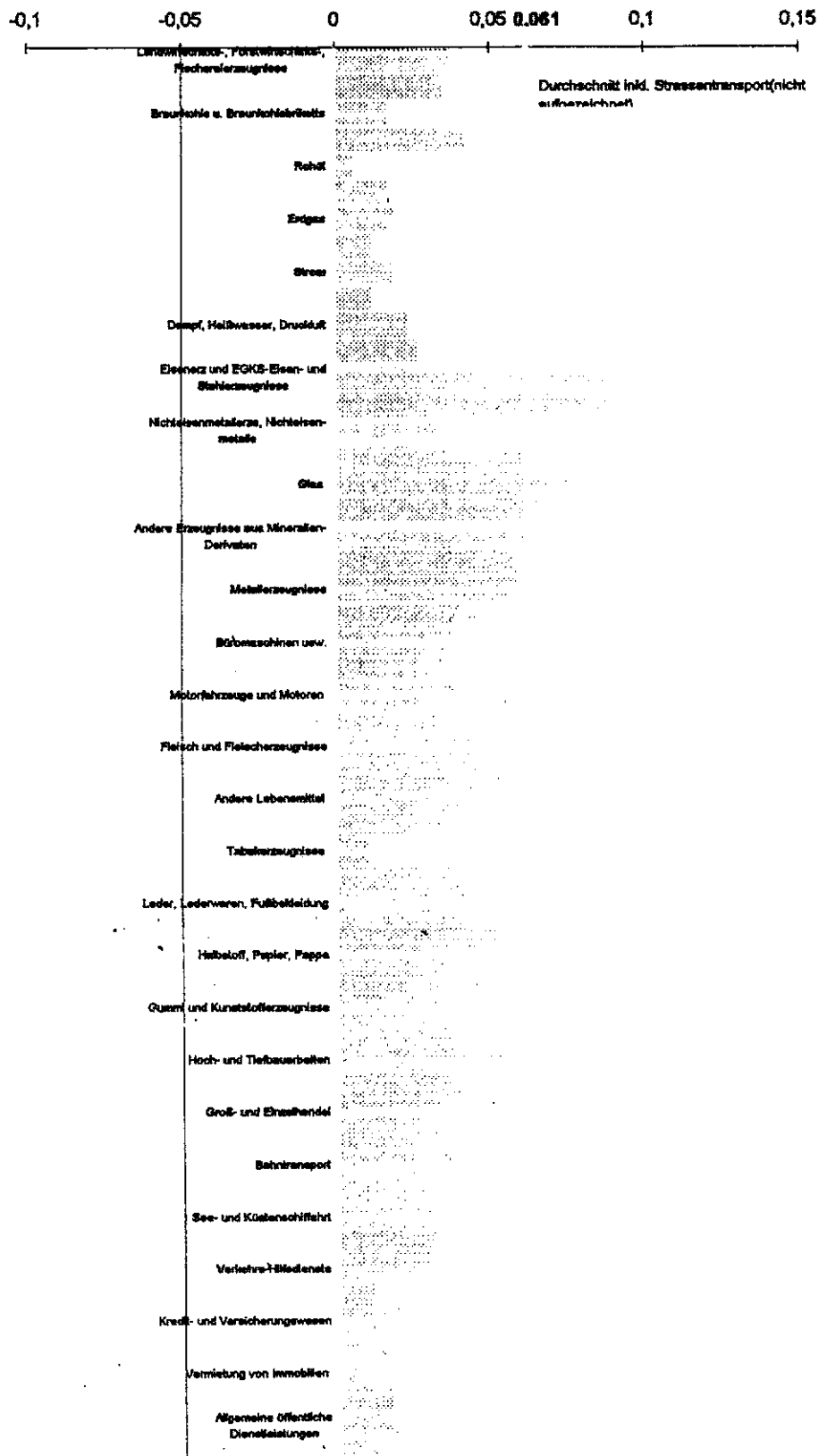
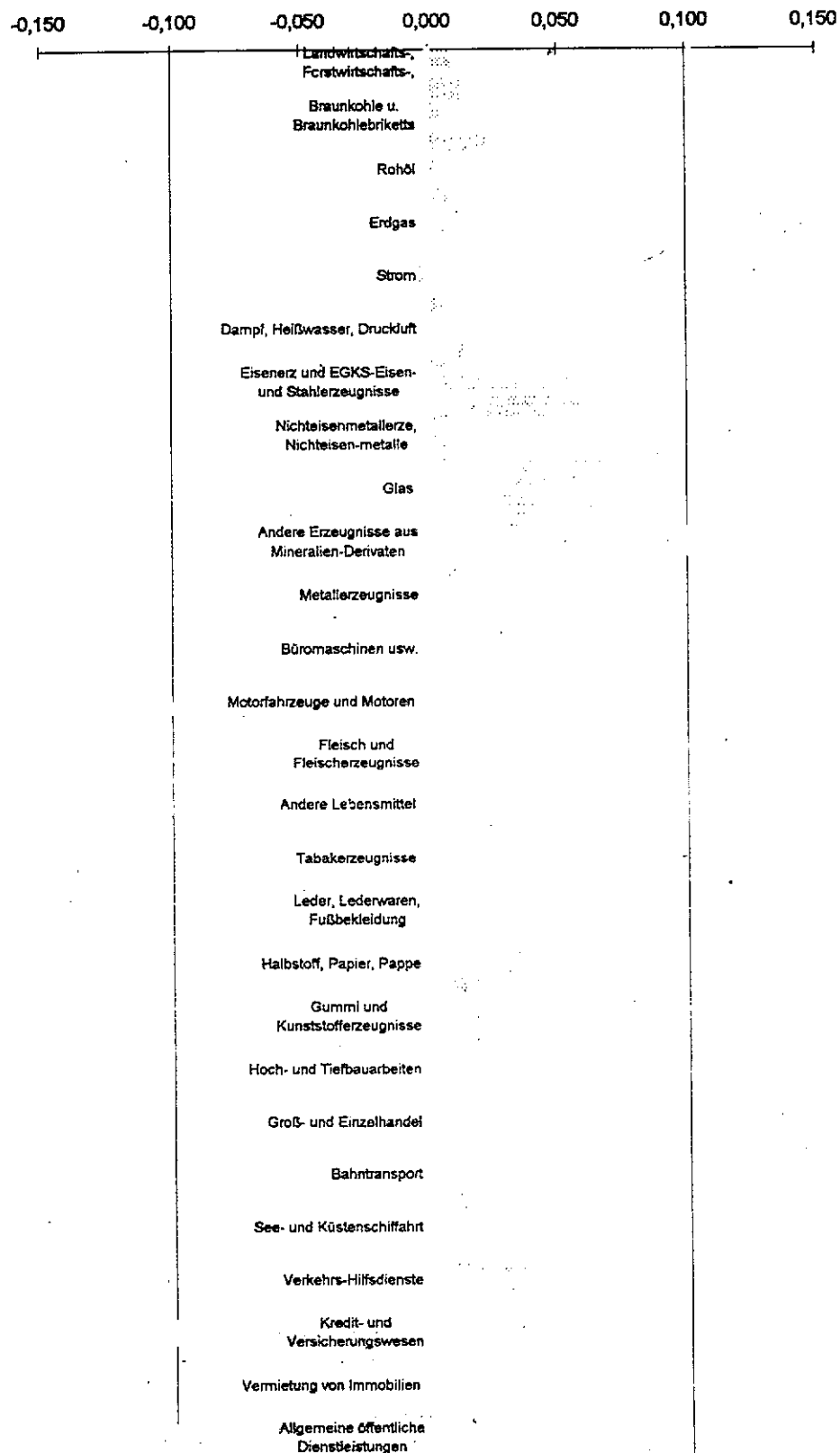


Schaubild 2:
Eurovignette +Gebühren für empfindliche Strecke
(% Preisanstieg, mit soziale Sicherheit Rückvergütung)



Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES

**über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung
bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c EG-Vertrag⁽³⁾,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Die effiziente Nutzung des Verkehrssystems in der Gemeinschaft hängt unter anderem von der Einführung einer fairen und effizienten Kostenanlastung nach dem Verursacherprinzip ab.
2. Die Anwendung dieses Prinzips setzt die Schaffung eines geeigneten rechtlichen Rahmens voraus, der allen Mitgliedstaaten ermöglicht, die tatsächlichen Kosten ihrer Straßenverkehrsinfrastruktur zu decken sowie gegebenenfalls externe Kosten den Verursachern anzulasten.
3. Die Mitgliedstaaten sollten das Funktionieren des Binnenmarktes gewährleisten und Behinderungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs in der Gemeinschaft vermeiden. Das reibungslose Funktionieren des Verkehrsbinnenmarktes erfordert eine Nivellierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr, der gekennzeichnet ist durch nicht vertretbare Unterschiede bei der Höhe verkehrsbezogener Gebühren, Steuern und sonstiger einschlägiger Abgaben. Deshalb sollten Kraftfahrzeugsteuern und Straßenbenutzungsgebühren zwischen bestimmten Mindest- und Höchstsätzen liegen.
4. Zur Gewährleistung eines auf Dauer tragbaren Verkehrs in der Gemeinschaft muß die Verwendung umweltfreundlicherer Arten des Güterverkehrs gefördert werden.
5. Diese Ziele sollten stufenweise verwirklicht werden, um die Stabilität des Straßenverkehrsmarktes nicht zu erschüttern.

(1)

(2)

(3)

6. Mit der Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle⁽⁴⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/74/EG⁽⁵⁾ und der Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle⁽⁶⁾, geändert durch die Richtlinie 94/74/EG, ist bereits eine gewisse Harmonisierung bei den Abgabesystemen erreicht worden.
7. Die 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⁽⁷⁾ wurde durch den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften mit Urteil vom 5. Juli 1995 (Rs. C-21/94, *Parlament/Kommission*)⁽⁸⁾ aufgehoben, wobei die Wirkungen dieser Richtlinie aufrechterhalten werden, bis in diesem Bereich eine neue Regelung erlassen wurde; die Richtlinie 93/89/EWG sollte deshalb durch diese Richtlinie ersetzt werden.
8. Unter den derzeitigen Umständen sollte die Angleichung der einzelstaatlichen Abgabensysteme auf Nutzfahrzeuge mit einem bestimmten Mindestgesamtgewicht beschränkt werden.
9. In Mitgliedstaaten, in denen Straßenbenutzungsgebühren erhoben werden, brauchen keine Mindestsätze für die Kraftfahrzeugsteuern angewandt zu werden.
10. Die Nutzung umweltfreundlicherer und straßenschonenderer Fahrzeuge sollte durch eine stärkere Differenzierung der Steuern und Gebühren gefördert werden, sofern eine solche Differenzierung das Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigt.
11. Für bestimmte Formen des innerstaatlichen örtlichen Güterverkehrs, die sich nur in geringem Maße auf den Verkehrsmarkt der Gemeinschaft auswirken, gelten zur Zeit ermäßigte Kraftfahrzeugsteuersätze. Damit ein harmonischer Übergang gewährleistet ist, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, zeitweilige Abweichungen von den Mindestsätzen vorzusehen.
12. Es sollte den Mitgliedstaaten gestattet sein, für Fahrzeuge, deren Einsatz keine Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt der Gemeinschaft haben kann, ermäßigte Sätze oder Befreiungen von der Kraftfahrzeugsteuer anzuwenden.
13. Die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen können zwar nicht allein durch die Harmonisierung der Steuern oder der Verbrauchsabgaben auf Kraftstoffe beseitigt werden, sie können jedoch - solange es keine technisch und wirtschaftlich besseren Erhebungsformen gibt - dadurch gemildert werden, daß Maut- und/oder Autobahnbenutzungsgebühren beibehalten oder eingeführt werden. Ferner sollte den Mitgliedstaaten das Erheben von Gebühren für die Benutzung von Brücken, Tunnels, Gebirgspässen und empfindlichen Strecken gestattet sein.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 316 vom 31.10.1992, S. 12.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 365 vom 31.12.1994, S. 46.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 316 vom 31.10.1992, S. 19.

⁽⁷⁾ ABl. Nr. L 279 vom 12.11.1993, S. 32.

⁽⁸⁾ Slg. 1995, I-1827.

14. Die Definition "empfindlicher Strecken" sollte von der Kommission in einem Verfahren unter Beteiligung eines aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammengesetzten Ausschusses erfolgen. Das Bestehen eines Angebots an Verkehrsdiensten adäquater Qualität durch andere Verkehrsträger sollte Voraussetzung für die Einstufung einer Strecke als empfindlich sein.
15. Die Maut- und Benutzungsgebühren sollten nicht mit Diskriminierungen, übermäßigem Verwaltungsaufwand oder Behinderungen an den Binnengrenzen verbunden sein. Deshalb sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, die gewährleisten, daß die Maut- und Benutzungsgebühren jederzeit und mit verschiedenen gängigen Zahlungsmitteln entrichtet werden können.
16. Die Benutzungsgebühren sollten entsprechend der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege festgelegt werden und so nahe wie möglich an den tatsächlich von den Straßenfahrzeugen verursachten Kosten liegen. Dies sollte kurzfristig durch die Einführung einer beschränkten Differenzierung der Tarife entsprechend dem jeweils verursachten Umwelt- und Infrastrukturschaden bewerkstelligt werden.
17. Um eine einheitliche Anwendung der Benutzungs- und Mautgebühren sicherzustellen, wären bestimmte Regeln für deren Anwendung festzulegen, beispielsweise die Merkmale der Verkehrswege, für deren Benutzung diese erhoben werden, der von den Tarifen potentiell gedeckte Umfang der Infrastrukturkosten und der externen Kosten sowie die Mindest- und Höchstsätze bestimmter Tarife. Bei der Festlegung von Mautgebühren kann ferner für das investierte Kapital eine der erreichbaren Rentabilität vergleichbarer Investitionen entsprechende Ertragsrate berücksichtigt werden.
18. Zwei oder mehrere Mitgliedstaaten sollten bei der Einführung eines gemeinsamen Benutzungsgebührensystems zusammenarbeiten können, sofern bestimmte zusätzliche Voraussetzungen eingehalten werden.
19. Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beschränkt sich diese Richtlinie gemäß Artikel 3 b Absatz 3 EG-Vertrag auf das für die Erreichung der damit verfolgten Ziele Erforderliche.
20. Es sollte ein genauer Zeitplan für die Überprüfung der Bestimmungen dieser Richtlinie und deren etwaige Anpassung mit dem Ziel der Entwicklung eines stärker gebietsbezogenen Abgabensystems festgelegt werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL 1

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Diese Richtlinie findet auf die in Artikel 2 definierte Besteuerung von Kraftfahrzeugen und Maut- und Benutzungsgebühren, die von schweren Nutzfahrzeugen erhoben werden, Anwendung.

Diese Richtlinie betrifft nicht Fahrzeuge, die ausschließlich für den Verkehr mit außereuropäischen Gebieten der Mitgliedstaaten eingesetzt werden.

Sie betrifft ferner nicht auf den Kanarischen Inseln, in Ceuta und Melilla sowie auf den Azoren oder Madeira zugelassene Fahrzeuge, die ausschließlich für Transporte in diesen Gebieten oder zwischen diesen Gebieten und dem spanischen bzw. portugiesischen Festland eingesetzt werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) "Autobahn" eine Straße, die nur für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die
 - i) für beide Verkehrsrichtungen — außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend — besondere Fahrbahnen hat, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen auf andere Weise voneinander getrennt sind;
 - ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen oder Gehwegen hat und
 - iii) als Autobahn besonders gekennzeichnet ist;
- b) "Maut" eine für eine Fahrt eines Kraftfahrzeugs zwischen zwei Punkten auf einem der Verkehrswege nach Artikel 7 Buchstabe II) zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet;
- c) "Benutzungsgebühr" eine Zahlung, die während eines bestimmten Zeitraums zur Benutzung der in Artikel 7 Buchstabe II) genannten Verkehrswege durch ein Kraftfahrzeug berechtigt;
- d) "Kraftfahrzeug" ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt;
- e) "Fahrzeug der Kategorie Euro I" ein Fahrzeug mit den Eigenschaften gemäß der Definition in Zeile A der Tabelle in Absatz 8.3.1.1 des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG des Rates⁽⁹⁾;
- f) "Fahrzeug der Kategorie Euro II" ein Fahrzeug mit den Eigenschaften gemäß der Definition in Zeile B der Tabelle in Absatz 8.3.1.1 des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG des Rates;

⁽⁹⁾ ABl. Nr. L 36 vom 9.2.1988, S. 33, geändert durch die Richtlinie 91/542/EWG, ABl. Nr. L 295 vom 25.10.1991, S. 1.

- g) "empfindliche Strecke" eine Verkehrsinfrastruktur, auf der Maut- oder Benutzungsgebühren gemäß Artikel 7 Buchstabe II erhoben werden können, die die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Kriterien erfüllt und gemäß dem in Artikel 10 beschriebenen Verfahren ermittelt wurde;
- h) "externe Kosten", die durch Verkehrsstaus, Luftverschmutzung und Lärm verursachten Kosten;
- i) "zugelassenes Verkehrsunternehmen" ein Eisenbahnunternehmen, das den Bestimmungen der Richtlinie 95/18/EG des Rates⁽¹⁰⁾ oder ein Binnenschiffsgüterverkehrsunternehmen, das den Bestimmungen der Richtlinie 87/540/EWG des Rates⁽¹¹⁾ entspricht;
- j) "offener Zugang" für Eisenbahnen Zugang im Sinne der Richtlinie 91/440/EWG⁽¹²⁾ und für die Binnenschifffahrt Zugang im Sinne der Verordnungen (EWG) Nr. 2919/85⁽¹³⁾, Nr. 3921/91⁽¹⁴⁾ und (EG) Nr. 1356/96⁽¹⁵⁾.

KAPITEL II

Kraftfahrzeugsteuern

Artikel 3

1. Kraftfahrzeugsteuern im Sinne von Artikel 1 sind folgende Steuern:

- Belgien: taxe de circulation sur les véhicules automobiles/
verkeersbelasting op de autovoertuigen,
- Dänemark: vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,
- Deutschland: Kraftfahrzeugsteuer,
- Griechenland: Τέλη κυκλοφορίας
- Spanien:
 - (a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
 - (b) impuesto sobre actividades económicas (nur in bezug auf die für Kraftfahrzeuge erhobenen Abgaben).
- Frankreich:
 - (a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers
 - (b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

⁽¹⁰⁾ ABl. Nr. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

⁽¹¹⁾ ABl. Nr. L 322 vom 12.11.1987, S. 20.

⁽¹²⁾ ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

⁽¹³⁾ ABl. Nr. L 280 vom 22.10.1985, S. 4.

⁽¹⁴⁾ ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991, S. 1.

⁽¹⁵⁾ ABl. Nr. L 175 vom 13.7.1996, S. 7.

- Irland: vehicle excise duty,
 - Italien:
 - (a) tassa automobilistica
 - (b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,
 - Luxemburg: taxe sur les véhicules automoteurs,
 - Niederlande: motorrijtuigenbelasting,
 - Österreich: Kraftfahrzeugsteuer,
 - Portugal:
 - (a) imposto de camionagem
 - (b) imposto de circulação,
 - Finnland: moottoriajoneuvovero / Motorfordonsskatt
 - Schweden: Fordonsskatt
 - Vereinigtes Königreich: vehicle excise duty.
2. Ein Mitgliedstaat, der eine der Steuern gemäß Absatz 1 durch eine andere, gleichartige Steuer ersetzt, unterrichtet die Kommission davon, die die erforderlichen Änderungen vornimmt.

Artikel 4

Die Verfahren zur Erhebung und Einziehung der in Artikel 3 genannten Steuern werden von jedem Mitgliedstaat festgelegt.

Artikel 5

Die Steuern nach Artikel 3 für Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, werden nur von dem Mitgliedstaat der Zulassung erhoben.

Artikel 6

1. Ungeachtet der Struktur der Steuern nach Artikel 3 setzen die Mitgliedstaaten die entsprechenden Steuersätze so fest, daß sie für alle in Anhang I genannten Fahrzeugklassen oder -unterklassen nicht unter den Mindestsätzen und nicht über den Höchstsätzen liegen, die in Anhang I aufgeführt sind.

Ein Mitgliedstaat kann jedoch Kraftfahrzeugsteuern erheben, die unter diesen Mindestsätzen liegen, falls er ein den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechendes Benutzungsgebührens-system anwendet.

Kraftfahrzeugsteuern für Fahrzeuge, die keiner Euro-Kategorie angehören, müssen um mindestens 10 % über den Steuern für gleichwertige Fahrzeuge der Kategorie Euro I liegen. Die für Fahrzeuge der Kategorie Euro I festgesetzten Steuertarife müssen um mindestens 10 % über den Steuern für gleichwertige Fahrzeuge der Kategorie Euro II liegen.

2. Die Mitgliedstaaten können ermäßigte Sätze oder Befreiungen anwenden auf:
 - a) Kraftfahrzeuge der nationalen Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehrdienste, anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und der Fahrzeuge des Straßenwartungsdienstes;
 - b) Kraftfahrzeuge, die nur gelegentlich im Straßenverkehr des Mitgliedstaats eingesetzt werden, in dem sie zugelassen sind, und die von natürlichen oder juristischen Personen eingesetzt werden, deren Hauptgewerbe nicht der Güterverkehr ist, sofern die mit den Fahrzeugen durchgeführten Transporte keine Wettbewerbsverzerrungen verursachen und die Kommission ihre Zustimmung dazu gegeben hat.
3. Vorbehaltlich der Überprüfung nach Artikel 13 können die Mitgliedstaaten bis zum 1. Juli 1998 besondere Ausnahmbestimmungen auf Fahrzeuge mit bis zu höchstens drei Achsen anwenden, die ausschließlich für den innerstaatlichen örtlichen Verkehr eingesetzt werden.
4. Ein Mitgliedstaat kann nach dem in Artikel 10 beschriebenen Verfahren ermächtigt werden, aus besonderen Gründen sozial- oder wirtschaftspolitischer Art oder aus Gründen der Infrastrukturpolitik dieses Staates zusätzliche Befreiungen oder ermäßigte Sätze beizubehalten. Diese Befreiungen oder ermäßigten Sätze dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die in diesem Mitgliedstaat zugelassen sind und ausschließlich Transport innerhalb eines genau festgelegten Teils seines Hoheitsgebiets durchführen.
5. Unbeschadet der Absätze 1, Unterabsatz 1, 2, 3, und 4 dieses Artikels sowie des Artikels 6 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates⁽¹⁶⁾ dürfen die Mitgliedstaaten bei den Steuern im Sinne des Artikels 3 keine Befreiung oder Ermäßigung gewähren, die zur Folge hätte, daß der zu entrichtende Steuerbetrag unter den Mindestsätzen von Absatz 1 dieses Artikels liegt.

KAPITEL III

Maut- und Benutzungsgebühren

Artikel 7

1. Die Mitgliedstaaten dürfen unter den in Absatz 2 bis 11 genannten Bedingungen Maut- und/oder Benutzungsgebühren beibehalten oder einführen.

⁽¹⁶⁾ ABl. Nr. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

2. Maut- und Benutzungsgebühren werden nur für die Benutzung von Brücken, Tunnels, Gebirgspässen, empfindlichen Strecken, Autobahnen oder anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, erhoben.

In einem Mitgliedstaat, der über kein allgemeines Netz von Autobahnen oder Straßen mit zwei Richtungsfahrbahnen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, verfügt, können Maut- und Benutzungsgebühren für die Benutzung der höchsten Straßenkategorie des betreffenden Mitgliedstaats erhoben werden.

Nach Anhörung der Kommission gemäß dem Verfahren der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962⁽¹⁷⁾ können Maut- und Benutzungsgebühren auch für die Benutzung anderer Abschnitte des primären Straßennetzes erhoben werden, insbesondere wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist.

Nach Anhörung der Kommission gemäß dem Verfahren der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 kann von den betreffenden Mitgliedstaaten eine Sonderregelung für die Grenzgebiete eingeführt werden.

3. Maut- und Benutzungsgebühren dürfen nicht gleichzeitig für die Benutzung ein und desselben Straßenabschnitts erhoben werden. Jedoch können die Mitgliedstaaten bei Netzen, auf denen Benutzungsgebühren erhoben werden, auch Maut für die Benutzung von Brücken, Tunneln, Gebirgspässen und empfindlichen Strecken erheben.
4. Unbeschadet Absatz 11 dieses Artikels und des Artikels 9 dürfen die Maut- und Benutzungsgebühren weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers oder des Ausgangs- oder Zielpunktes des Verkehrs führen.
5. Maut- und Benutzungsgebühren werden so eingeführt und erhoben und ihre Zahlung wird so kontrolliert, daß sie den Verkehrsfluß möglichst wenig beeinträchtigen, wobei darauf zu achten ist, daß sie keine Zwangskontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft erfordern. Die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um es den Verkehrsunternehmen zu ermöglichen, die Benutzungsgebühren jederzeit und mit allen gemeinschaftlichen Zahlungsmitteln inner- und außerhalb derjenigen Mitgliedstaaten zu entrichten, in denen sie erhoben werden. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Bereitstellung entsprechender Vorrichtungen an den Zahlstellen für Maut- und Benutzungsgebühren, um Beeinträchtigungen der Straßenverkehrssicherheit auszuschließen.
6. Ab 1. Januar 1998 wird für die Benutzungsgebühren einschließlich der Verwaltungskosten von den betreffenden Mitgliedstaaten für alle Fahrzeugklassen ein Betrag festgesetzt, dessen Höhe zwischen 50 % und 100 % der in Anhang III für die verschiedenen Fahrzeugklassen nach Anhang II und III festgesetzten Höchstsätze liegt. Unabhängig von der festgesetzten Höhe müssen die Gebühren für einzelne Fahrzeugklassen im gleichen Verhältnis stehen wie die in Anhang III aufgeführten Höchstsätze.

⁽¹⁷⁾ ABl. Nr. 23 vom 3.4.1962, S. 720/62, geändert durch die Entscheidung 73/402/EWG des Rates vom 22. November 1973, ABl. Nr. L 347 vom 17.12.1973, S. 48.

Diese Höchstbeträge werden am 1. Januar 2001 und anschließend alle zwei Jahre überprüft. Die Kommission schlägt gegebenenfalls notwendige Anpassungen vor, die vom Rat nach den im EG-Vertrag vorgesehenen Verfahren vorgenommen werden.

7. Die Sätze der Benutzungsgebühren müssen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Infrastruktur stehen.

Die Entrichtung der Benutzungsgebühren kann jährlich, monatlich, wöchentlich oder täglich erfolgen; die entsprechenden Sätze betragen 1/1, 1/12, 1/50 und 1/250 der Jahresgebühr für die jeweilige Fahrzeugklasse.

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

8. Die Mautgebühren werden so festgelegt, daß die Erträge des betreffenden Infrastrukturnetzes nicht höher sind als dessen Bau-, Betriebs- und Entwicklungskosten einschließlich einer bei vergleichbaren Investitionen erreichbaren Rentabilität. Ferner können die Mitgliedstaaten einen Gebührenbestandteil zur Deckung externer Kosten in entsprechender Höhe erheben, höchstens jedoch 0,03 ECU pro Kilometer.
9. Auf empfindlichen Strecken können die Mitgliedstaaten nach dem Verfahren nach Artikel 10 und nach Vorlage der Begründung gemäß Artikel 9 Absatz 1 eine Gebühr zur Deckung externer Kosten, die die Höchstsätze nach Artikel 8 übersteigt, erheben. Die Gebühren zur Deckung externer Kosten darf 0,5 ECU pro Kilometer nicht übersteigen.

Auf empfindlichen Strecken, auf denen keine Maut erhoben wird, können die Mitgliedstaaten aufgrund einer Begründung nach Artikel 9 Absatz 1 gemäß dem Verfahren nach Artikel 10 eine zur Deckung externer Kosten bestimmte Tagesgebühr von höchstens 15 ECU erheben.

10. Die Ermittlung der in diesem Artikel Absätze 3 und 9 genannten empfindlichen Strecken erfolgt nach dem Verfahren gemäß Artikel 10 unter Zugrundelegung der in Artikel 9 Absatz 2 aufgeführten Kriterien.
11. Jeder Mitgliedstaat kann sicherstellen, daß die Emissions- und Straßenschadensklassifikation der auf seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge ohne weiteres ersichtlich ist. Ist ein entsprechendes Dokument nicht verfügbar, so können die Mitgliedstaaten Gebühren wie für Fahrzeuge, die keiner Euro-Kategorie angehören, und für Fahrzeuge der Straßenschadensklasse III erheben.

Artikel 8

1. Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können bei der Einführung eines gemeinsamen Systems von Benutzungsgebühren für ihre Hoheitsgebiete zusammenarbeiten. Diese Mitgliedstaaten beteiligen die Kommission eng an diesen Arbeiten sowie an dem späteren Betrieb und etwaigen Änderungen des Systems.
2. Für ein gemeinsames System gelten neben den Bedingungen nach Artikel 7 folgende Bedingungen:

- a) Für die gemeinsamen Benutzungsgebühren wird von den teilnehmenden Mitgliedstaaten ein Betrag festgelegt, der nicht über den Höchstsätzen und nicht unter den Mindestsätzen von Artikel 7 Absatz 6, 7 und 9 liegt.
- b) Die Entrichtung der gemeinsamen Benutzungsgebühren berechtigt zur Benutzung des von jedem teilnehmenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 7 Absatz 2 definierten Straßennetzes.
- c) Andere Mitgliedstaaten können sich dem gemeinsamen System anschließen.
- d) Die teilnehmenden Mitgliedstaaten erarbeiten eine Aufteilungsregelung, um jedem teilnehmenden Mitgliedstaat einen gerechten Anteil an den Einnahmen aus den Benutzungsgebühren zu sichern.

Artikel 9

1. Im Hinblick auf die Ermittlung empfindlicher Strecken und die Festlegung der dort zu erhebenden Benutzungsgebühren nach dem in Artikel 10 beschriebenen Verfahren übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission alle relevanten Daten sowie eine Begründung der vorgesehenen Benutzungsgebühren. Diese Begründung sollte eine Beschreibung der Methode und der Berechnung zur Festsetzung der Tarife, eine Beschreibung der Maßnahmen, die zur Verringerung der von allen Straßenbenutzern im betreffenden Gebiet verursachten relevanten externen Kosten getroffen wurden, sowie eine Beschreibung der Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung aus allen Quellen im betreffenden Gebiet enthalten.
2. Der Bestimmung empfindlicher Strecken werden folgende Kriterien — soweit zweckdienlich — zugrunde gelegt: die Kriterien zur Beurteilung der Frage, ob eine Autobahn überlastet ist und/oder ob der dortige Verkehr erheblich zu schlechter Luftqualität und/oder hoher Lärmbelastung in der Umgebung beiträgt, insbesondere in nach Artikel 2 der Richtlinie [xx/xx/EG] über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität⁽¹⁸⁾ ermittelten Gebieten und Ballungsräumen. Ferner müssen folgende Bedingungen erfüllt sein: in dem betreffenden Gebiet muß ein Angebot an Verkehrsdiensten adäquater Qualität durch andere Verkehrsträger sowie insbesondere freier, nicht diskriminierender Infrastrukturzugang für zugelassene Verkehrsunternehmen bestehen und müssen Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung aus allen Quellen getroffen worden sein.

Artikel 10

1. Die Kommission wird bei der Durchführung der Artikel 6 Absatz 4 und 7 Absätze 9 und 10 von dem gemäß der Entscheidung 65/270/EWG des Rates vom 13. Mai 1965⁽¹⁹⁾ eingesetzten beratenden Ausschuß unter Vorsitz eines Vertreters der Kommission unterstützt.

⁽¹⁸⁾ Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 5/96, ABl. Nr. C 59 vom 28.2.1996, S. 24.

⁽¹⁹⁾ ABl. Nr. 88 vom 24.5.1965, S. 1473/65.

2. Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt eine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage — erforderlichenfalls durch eine Abstimmung — festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

KAPITEL IV

Schlußbestimmungen

Artikel 11

Diese Richtlinie läßt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, folgende Steuern und Gebühren zu erheben:

- a) spezifische Steuern oder Abgaben:
 - die bei der Zulassung des Fahrzeugs erhoben werden oder
 - mit denen Fahrzeuge oder Ladungen mit ungewöhnlichen Gewichten oder Abmessungen belegt werden.
- b) Parkgebühren und spezielle Gebühren für die Benutzung von Stadtstraßen.

Artikel 12

Für die Zwecke dieser Richtlinie wird der Kurs für die Umrechnung des ECU in die verschiedenen Landeswährungen einmal jährlich festgelegt. Maßgeblich sind die am ersten Arbeitstag im Oktober geltenden und im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Kurse; sie finden ab 1. Januar des darauffolgenden Kalenderjahres Anwendung.

Artikel 13

1. Die Kommission erstattet dem Rat spätestens zum 31. Dezember 1999 Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie und über die Auswirkungen der Richtlinie 93/89/EWG, wobei sie der Entwicklung der Technik und des Verkehrsaufkommens Rechnung trägt.

Damit die Kommission diesen Bericht erstellen kann, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission spätestens zum 1. Juni 1999 die erforderlichen Angaben.

Zusammen mit diesem Bericht sind in erforderlichem Umfang Vorschläge zur Einführung einer auf das Territorialitätsprinzip gestützten gemeinsamen Regelung zur Anlastung der Wegekosten vorzulegen, die Infrastrukturkosten und externen Kosten sowie den potentiellen Folgen auf regionaler Ebene Rechnung trägt. Der Rat

verabschiedet auf der Grundlage der Vorschläge bis zum 30. Juni 2000 eine gemeinsame Regelung, die spätestens am 1. Januar 2001 in Kraft tritt.

2. Die Mitgliedstaaten, die elektronische Systeme zur Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren einführen, unterstützen das Ziel, die Interoperabilität dieser Systeme zu erreichen. Die Kommission legt spätestens am 31. Dezember 1998 einen Zwischenbericht hierzu vor. In diesem Bericht werden unter anderem die Möglichkeiten untersucht, die elektronische Gebührenerhebungssysteme mit automatischer Klassifizierung und automatischem Gebühreneinzug eröffnen.

Artikel 14

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie vor dem 31. Dezember 1997 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 15

"Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um ihre Durchsetzung zu gewährleisten. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Vorschriften der Kommission spätestens an dem in Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Tag (Stichtag für die Umsetzung der Richtlinie) mit und melden so bald wie möglich alle sie betreffenden Änderungen."

Artikel 16

Die Richtlinie tritt zwanzig Tage nach ihrer Veröffentlichung *im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 17

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I

KRAFTFAHRZEUGSTEUER-SÄTZE

Kraftfahrzeuge

Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuer (in ECU/Jahr)		Höchststeuer (in ECU/Jahr)
gleich oder über	unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungs-system ⁽¹⁾ an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)	Alle Fahrzeugtypen
		Euro II		
2 Achsen				
12	13	0	31	984
13	14	31	86	1060
14	15	86	121	1175
15	18	121	274	2210
3 Achsen				
15	17	31	54	1287
17	19	54	111	1438
19	21	111	144	1481
21	23	144	222	2059
23	25	222	345	3133
25	26	222	345	3279
4 Achsen				
23	25	144	146	1784
25	27	146	228	2059
27	29	228	362	3249
29	31	362	537	4714
31	32	362	537	4714

⁽¹⁾ Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang III der Richtlinie 92/7/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge (ABl. Nr. L 57 vom 2.3.1992, S. 29).

Fahrzeugkombinationen (sattelverbundene Kraftfahrzeuge und Lastzüge)

Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuer (in ECU/Jahr)		Höchststeuer (in ECU/Jahr)
gleich oder über	unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem ⁽¹⁾ an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)	Alle Fahrzeugtypen
Euro II				
2+1 Achsen				
12	14	0	0	951
14	16	0	0	1103
16	18	0	14	1254
18	20	14	32	1406
20	22	32	75	1557
22	23	75	97	1633
23	25	97	175	1784
25	28	175	307	2476
2+2 Achsen				
23	25	30	70	1784
25	26	70	115	1860
26	28	115	169	2011
28	29	169	204	2437
29	31	204	335	2702
31	33	335	465	3751
33	36	465	706	7252
36	38	465	706	7433
2+3 Achsen				
36	38	370	515	4496
38	40	515	700	5647
3+2 Achsen				
36	38	327	454	3959
38	40	454	628	5066
40	44	628	929	7494
3+3 Achsen				
36	38	186	225	2768
38	40	225	336	2919
40	44	336	535	4316

(1) Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang III der Richtlinie 92/7/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge (ABl. Nr. L 57 vom 2.3.1992, S. 29).

ANHANG II

In Artikel 7 Absatz 6 und in Anhang III genannte Fahrzeugklassen

Die Fahrzeuge werden nach Maßgabe des von ihnen verursachten Schadens am Fahrbahnoberbau in aufsteigender Reihenfolge den Unterklassen I, II und III zugewiesen (d.h. die Fahrzeuge der Klasse I verursachen die geringsten Schäden an der Straßeninfrastruktur).

Kraftfahrzeuge

Luftfederung oder als der Luftfederung - gleichwertig anerkanntes Federungs- system ⁽¹⁾ an der (den) Antriebsachse(n)		Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)		Straßenschadens- klasse
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		
gleich oder über	unter	gleich oder über	nicht unter	
2 Achsen		2 Achsen		I
7,5	12	7,5	12	
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
3 Achsen		3 Achsen		
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25	23	25	II
25	26	25	26	
4 Achsen		4 Achsen		I
23	25	23	25	
25	27	25	27	II
27	29	27	29	
29	31	29	31	II
31	32	31	32	

⁽¹⁾ Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang III der Richtlinie 92/7/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge (ABl. Nr. L 57 vom 2.3.1992, S. 29).

Fahrzeugkombinationen (sattelverbundene Kraftfahrzeuge und Lastzüge)

Luftfederung oder als der Luftfederung - gleichwertig anerkanntes Federungssy- stem ⁽¹⁾ an der (den) Antriebsachse(n)		Andere Federungssysteme an der (den) Antriebsachse(n)		Straßenschadens- klasse
Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		
gleich oder über	unter	gleich oder über	unter	
2 + 1 Achsen		2 + 1 Achsen		I
7.5	12	7.5	12	
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 Achsen		2 + 2 Achsen		I
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	II
29	31	29	31	
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38	36	38	III
2 + 3 Achsen		2 + 3 Achsen		II
36	38	36	38	III
38	40	38	40	
3 + 2 Achsen		3 + 2 Achsen		II
36	38	36	38	III
38	40	38	40	
40	44	40	44	
3 + 3 Achsen		3 + 3 Achsen		I
36	38	36	38	II
38	40	38	40	
40	44	40	44	

⁽¹⁾ Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang III der Richtlinie 92/7/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge (ABl. Nr. L 57 vom 2.3.1992, S. 29).

ANHANG III

1. Jahreshöchstsätze für die in Artikel 7 Absatz 6 genannten Benutzungsgebühren

ECU

	Straßenschadens- klasse III	Straßenschadens- klasse II	Straßenschadens- klasse I
kein EURO-Fahr- zeug	2000	1500	1000
EURO I	1850	1350	850
EURO II	1750	1250	750

2. Jahresmindestsätze für die in Artikel 7 Absatz 6 genannten Benutzungsgebühren

Die Mindestsätze der jährlichen Benutzungsgebühren betragen 50% der oben angegebenen Höchstsätze.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

Die Auswirkungen des Vorschlags auf die Unternehmen,
insbesondere auf kleine und mittlere Unternehmen

Titel des Vorschlags: Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der
Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge

Dokumentennr.:

Der Vorschlag

1. Ist in Anbetracht des Subsidiaritätsprinzips eine Gemeinschaftsvorschrift erforderlich und welches sind die angestrebten Ziele

Gegenstand dieses Vorschlags ist eine Richtlinie des Rates, die die Richtlinie 93/89/EWG über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten, die vom Europäischen Gerichtshof im Juli 1995 aufgrund von Verfahrensfehlern aufgehoben wurde, ersetzen soll. Zur Vermeidung einer Gesetzeslücke sollten die Bestimmungen der Richtlinie weiter angewendet werden, bis der Rat neue Rechtsvorschriften erlassen hat.

Der Vorschlag ist daher zur Erfüllung dieser gesetzlichen Verpflichtung erforderlich.

Mit dem Vorschlag soll ein geeigneter gesetzlicher Rahmen abgesteckt werden, mit dem

- * den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben wird, in fairer und effizienter Weise ihre tatsächlichen Infrastrukturkosten zu decken sowie gegebenenfalls Gebühren für ihre externen Kosten zu erheben;
- * die Weiterentwicklung und das reibungslose Funktionieren des Verkehrsbinnenmarkts durch eine Nivellierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr gefördert werden, wobei die ungleichen Wettbewerbsbedingungen auf nicht vertretbare Unterschiede bei der Höhe der Gebühren, einschließlich Steuern und sonstiger relevanter Abgaben zurückzuführen sind;
- * eine größere Differenzierung der Gebühren eingeführt wird, wobei der Einsatz umweltfreundlicher und straßenschonender Fahrzeuge begünstigt und somit der auf Dauer tragbare Verkehr in der Gemeinschaft gefördert wird.

Auswirkungen auf die Unternehmen

2. Betroffene

- Branchen

Der Vorschlag betrifft Güterkraftverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen und darüber einsetzen. Dort, wo Gebühren für externe Kosten eingeführt werden, betreffen diese alle Fahrzeuge, einschließlich Personenkraftwagen, im Verhältnis der von ihnen verursachten Kosten.

- Unternehmensgröße (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)

Güterkraftverkehrsunternehmen in der Gemeinschaft bringen durchschnittlich etwa 4,4 Fahrzeuge zum Einsatz. Im Jahre 1990 hatten 78 % der Güterkraftverkehrsunternehmen, für die Angaben vorlagen, zwischen 1 und 5 Fahrzeuge in Betrieb, 11 % zwischen 6 und 10 und 11 % mehr als 11 Fahrzeuge. Die Konzentration kleiner und mittlerer Unternehmen ist daher im Güterkraftverkehr sehr hoch. Allerdings werden Unternehmen aller Größen, die über Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen und darüber verfügen, von den in dem Vorschlag enthaltenen Maßnahmen betroffen sein.

- Besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben

Die Lage ist in allen Mitgliedstaaten mehr oder weniger identisch, mit Ausnahme von Österreich, Belgien und den Niederlanden, in denen die Zahl der Unternehmen mit über 5 Fahrzeugen etwas höher liegt, während in den Mittelmeerländern sowie in Schweden und Finnland über 90 % der Unternehmen nur zwischen 1 und 5 Fahrzeuge besitzen.

Weitere Einzelheiten zu diesem Thema sind in Kapitel 3.4.8 der Begründung zu diesem Vorschlag zu finden.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Durch den Vorschlag werden den Unternehmen keine zusätzlichen Verpflichtungen auferlegt, sie müssen jedoch ein Dokument mit sich führen, aus dem die Umweltkategorie (EURO I oder II) ihrer Fahrzeuge hervorgeht, um die Vorteile der vorgeschlagenen reduzierten Benutzungsgebühren für ihre "schadstoffreieren" Fahrzeuge in Anspruch nehmen zu können. Die Beschaffung dieses Dokuments wird jedoch voraussichtlich keine nennenswerten neuen Verpflichtungen für die Unternehmen mit sich bringen. (Siehe auch Kapitel 3.4.9 und 3.4.10 der Begründung).

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

- Beschäftigungslage

Der Vorschlag wird voraussichtlich zu erheblichen Einsparungen bei den Kosten zur Erhaltung der Infrastruktur führen und ist geeignet, die durch Verkehrsüberlastung und

Umweltverschmutzung verursachten Kosten auf empfindlichen Strecken erheblich zu senken. Diese Kosteneinsparungen werden die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie stärken, was sich wiederum positiv auf die Beschäftigung auswirken wird.

- Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen

Die Schaffung neuer Unternehmen wird durch den Vorschlag voraussichtlich nicht berührt, es ist jedoch zu erwarten, daß beim Fahrzeugbestand die Tendenz der Investitionen sich weg von den die Straßen am meisten beschädigenden und die Luft verschmutzenden Fahrzeugtypen hin zu den neueren straßenschonenden und umweltfreundlicheren Modellen bewegen wird. (Siehe auch Kapitel 3.4.1 der Begründung).

- Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Mit dem Vorschlag wird eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der Güterverkehrsunternehmen der Gemeinschaft angestrebt. Dies soll durch die Förderung eines eher gebietsbezogenen Gebührensystems erreicht werden, von dem erwartet wird, daß es zu einem Abbau nicht vertretbarer Unterschiede bei der wirtschaftlichen bzw. steuerlichen Belastung führen wird. (Siehe auch Kapitel 3.4.7 der Begründung.)

5. Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)

Der Vorschlag enthält keine besonderen Bestimmungen für kleine und mittlere Unternehmen.

Konsultation

6. Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und die wichtigsten von ihnen vertretenen Standpunkte

Auf der Grundlage eines Arbeitsdokuments über die wichtigsten, in der Richtlinie 93/89/EWG nicht enthaltenen Punkte dieses Vorschlags, fand eine Konsultationssitzung statt. Dabei waren die folgenden Organisationen vertreten:

- die IRU (Internationale Straßentransportunion),
- die UNICE,
- das CLECAT,
- die EUROCHAMBRES, und
- das "Comité Syndical des transports dans la CE".

Diese Organisationen haben sich insgesamt gegen eine signifikante Erhöhung der Höchstsätze der Straßenbenutzungsgebühren und die Verknüpfung des Vorschlags mit dem Grünbuch über faire und effiziente Preise im Verkehr ausgesprochen, die zu einer vorzeitigen Berücksichtigung der externen Kosten führt. Sie äußerten große Besorgnis über die voraussichtlichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Gebühren auf die Transportkosten und auf die Wettbewerbsfähigkeit der Güterverkehrsindustrie der EU.

Die Stellungnahmen der Berufsverbände sind bei der Abfassung dieses Vorschlags weitgehend berücksichtigt worden. Insbesondere was die Höchstsätze der Benutzungs-gebühren und deren Differenzierung angeht, sind die vorgeschlagenen Sätze wesentlich niedriger als diejenigen, die ursprünglich vorgesehen und in dem Arbeitsdokument, das der Konsultation zugrunde lag, enthalten waren. Darüber hinaus ist von zahlreichen Dienststellen der Kommission eine gewissenhafte Bewertung der voraussichtlichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderungen durchgeführt worden. Die Ergebnisse dieser Bewertung werden in der Begründung des Vorschlags näher erläutert; sie bestätigen, daß sich die vorgeschlagenen Änderungen nicht oder schlimmstenfalls nur sehr begrenzt auf die Transportkosten auswirken werden.

31.01.97

Beschluß
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Erhebung von
Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere
Nutzfahrzeuge

KOM(96) 331 endg.; Ratsdok. 11642/96

Der Bundesrat hat in seiner 708. Sitzung am 31. Januar 1997 gemäß §§ 3 und 5
EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt sowohl, daß die Kommission nunmehr einen Vorschlag vorlegt, mit dem die vom Europäischen Gerichtshof im Juli 1995 wegen Verfahrensfehlern aufgehobene Richtlinie 93/89/EWG ersetzt werden soll, als auch ihre Absicht, mit ihrem Vorschlag einen weiteren Schritt hin zu fairen und effizienten Preisen im Verkehr zu gehen. Die Ausgestaltung des Vorschlags im einzelnen bleibt jedoch hinter dieser Absicht weit zurück.

Der Bundesrat befürwortet die Intention der Richtlinie, mit der ein Beitrag zur fairen Kostenanlastung bei schweren Nutzfahrzeugen geleistet und zugleich Anreize zum Einsatz schadstoffreduzierter Fahrzeuge geschaffen werden sollen. Der Bundesrat hält die Vorschläge jedoch für unzureichend. Der Bundesrat verweist hierzu auf seine Beschlüsse vom 15. Oktober 1993, BR-Drucksache 612/93 (Beschluß), und 18. März 1994, BR-Drucksache 133/94 (Beschluß), mit denen die Bundesregierung zu einer Nachbesserung der Richtlinie 93/89/EWG mit dem Ziel aufgefordert wurde, die Mindestsätze der Kraftfahrzeugsteuer bis 1998 schrittweise zu erhöhen und die Benutzungsgebühren ab 1. Januar 1997 auf den doppelten Betrag anzuheben. Der Bundesrat verweist ferner auf den Beschluß der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17. September 1993, der die Bundesregierung aufforderte, den Mindestsatz der Kraftfahrzeugsteuer für Lkw von 1996 bis 1998 stufenweise auf 5.000 DM für nicht emissionsarme und auf 3.500 DM für emissionsarme Fahrzeuge und die Straßenbenutzungsgebühren ab 1. Januar 1997 auf den doppelten Betrag zu erhöhen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, bei der Kommission darauf hinzuwirken, daß die Mindestsätze der Kraftfahrzeugsteuer und der Benutzungsgebühren an den ge-

nannten Werten orientiert werden, da derzeit weder die Infrastrukturkosten noch die übrigen externen Kosten des Nutzfahrzeugverkehrs auch nur näherungsweise gedeckt sind.

2. Der Bundesrat unterstützt in diesem Zusammenhang die Forderung der Bundesregierung, in den Beratungen die Straßenbenutzungsgebühr gegenüber der geltenden Regelung deutlich zu erhöhen, um eine verursachungsgerechte Lösung des Wegekostenproblems zu ermöglichen. Als kurzfristig notwendig wird mindestens eine Verdoppelung des geltenden Höchstsatzes auf 2.500 ECU/Jahr angesehen.

Dabei sollte der EURO I-Lkw die Bezugsgröße sein. Eine angemessene Absenkung der Gebührenhöhe der EURO II-Fahrzeuge ist wünschenswert, um einen Anreiz zur rascheren Umrüstung der Fahrzeugflotte auf schadstoffärmere Lkw zu schaffen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in den weiteren Beratungen folgende Änderungswünsche zu verfolgen:

3. Eine zusätzliche Differenzierung der Benutzungsgebühr nach Straßenschadensklassen wird abgelehnt. Sie bedeutet einen beträchtlichen administrativen Mehraufwand sowohl für die die Bescheinigung ausgebenden wie die sie kontrollierenden Stellen. Eine solche Differenzierung ist, da die Wegekosten durch die Gebühr bei weitem nicht gedeckt werden, zu einer gerechteren Anlastung auch nicht erforderlich. Wegen der zu geringen Gebührenhöhe erscheint die Differenzierung zudem nicht geeignet, durch Umstellung des Lkw-Bestandes auf straßenschonendere Bauweisen die Infrastrukturkosten wesentlich zu verringern.
4. Die Einführung einer Zusatzgebühr für die Benutzung empfindlicher Strecken sollte nicht unterstützt werden. Zwar berücksichtigt eine solche Gebühr die hier außergewöhnlich hohen externen Kosten und entspricht damit dem Ziel einer möglichst vollen Wegekostenanlastung. Zum einen wäre auch hier der administrative Aufwand besonders hoch, insbesondere für Lkw, die nur vereinzelt diese Strecken benutzen. Gleiches gilt für den Kontrollaufwand. Zum anderen kann es nicht angehen, daß zwar beispielsweise für die Alpenquerung erhebliche Gebühren verlangt werden, es für die stark belasteten deutschen Zulaufstrecken jedoch beim niedrigen allgemeinen Gebührenniveau bleibt. Es erscheint zur angemessenen Anlastung der Wegekosten und zur Vermeidung von Verwerfungen sinnvoller, wie in Ziffern 4 und 5 gefordert, die Gebührensätze allgemein und durchgängig stärker anzuheben.
5. Die Möglichkeit, die Kfz-Steuermindestsätze zu unterschreiten oder sogar abzuschaffen, wenn ein Benutzungsgebührensysteem besteht, wird abgelehnt

Damit wären neue Wettbewerbsverzerrungen programmiert. Verkehrsunternehmen in Mitgliedstaaten, die die Höchstsätze erheben, hätten einen beträchtlichen Kostennachteil gegenüber Unternehmen in anderen Ländern, die ihre Kfz-Steuer abgeschafft haben.

Der Vorschlag würde zudem den ökologischen Lenkungseffekt einer stärker nach emissionsorientierten Kriterien gestaffelten Kraftfahrzeugsteuer beeinträchtigen.

Die Tendenzen zur "Ausflagging" der LKW in solche Länder würden dadurch weiter begünstigt.

6. Der Bundesrat hat in seinem Beschluß vom 05.07.1996 - BR-Drucksache 391/96 (Beschluß), BT-Drucksache 13/5360 - eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer mit ausführlicher Begründung nachdrücklich abgelehnt. Er hat insbesondere darauf hingewiesen, daß einer Umlegung allenfalls unter der Voraussetzung nähergetreten werden kann, daß den Ländern zur Sicherstellung der Aufkommensneutralität eine grundgesetzlich abgesicherte Beteiligung am Aufkommen der Mineralölsteuer (Schaffung einer Gemeinschaftssteuer) eingeräumt wird.

7. Die Mindeststeuersätze nach Artikel 6 in Verbindung mit Anhang I des Richtlinienvorschlages sind deutlich anzuheben.

Der Richtlinienvorschlag räumt den Mitgliedstaaten bei der Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer einen weiten Ermessensspielraum ein. Dieser liegt beispielsweise bei einem Kraftfahrzeug der Schadstoffklasse Euro II in der höchsten Kategorie zwischen 362 und 4.714 ECU jährlich. Aus Gründen der Wettbewerbsharmonisierung ist es aber dringend erforderlich, die Steuersätze in den Mitgliedstaaten anzunähern. Dem wird der Richtlinienvorschlag nicht gerecht; von einer Harmonisierung der fiskalischen Rahmenbedingungen kann bei dem vorgeschlagenen Rahmen keine Rede sein.

8. Der Bundesrat hält unter dem Gesichtspunkt einer effizienten Angleichung der Wettbewerbsbedingungen die vorgeschlagene Höhe der kraftfahrzeugsteuerlichen Mindestsätze für unzureichend.

Die Differenzierung der Mindestsätze nach den von den Fahrzeugen verursachten Schadstoffemissionen stellt zwar einen begrüßenswerten Ansatz zur stärkeren Berücksichtigung von ökologischen Elementen bei der Kraftfahrzeugbesteuerung dar. Durch das niedrige Niveau der Mindestsätze wird jedoch keine gerechte und effiziente Kostenanlastung erreicht. Die Konkurrenzsituation des schienengebundenen Güterverkehrs wird damit geschwächt.

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die in der Richtlinie des Rates vorgesehenen Höchstsätze der Kraftfahrzeugsteuer und der Straßenbenutzungsgebühren die Bahn auch weiterhin erheblich benachteiligen. Der Richtlinienvorschlag ist

damit unzureichend, sowohl hinsichtlich des verkehrs-, als auch des umweltspezifischen Ziels der stärkeren Verlagerung des Straßengüterfernverkehrs auf die Schiene, dem insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland als zentralem Transitland Europas hohe Bedeutung zukommt. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, diese Aspekte bei den weiteren Verhandlungen mit der Kommission verstärkt zu berücksichtigen.

Der Bundesrat hält es daher unter Hinweis auf seinen Beschluß vom 05.07.1996 - BR-Drucksache 161/96 (Beschluß) - für notwendig, die Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätze deutlich anzuheben.

9. Die vorgeschlagenen kraftfahrzeugsteuerlichen Höchstsätze entfalten keine spezifische Lenkungswirkung zur Anlastung von Wegekosten bzw. zur Wettbewerbsangleichung. Nach Auffassung des Bundesrates sollte daher auf diesen Regelungsvorschlag verzichtet werden.

Der Bundesrat stellt fest, daß die nach Artikel 6 Ziffer 1 möglichen Spreizungen der Kraftfahrzeugsteuer um mindestens jeweils 10 % für Fahrzeuge, die der Vor-Euro-Kategorie, die der Kategorie Euro-I und die der Kategorie Euro-II entsprechen, den von der Kommission festgestellten relativen Unterschieden im Verschmutzungsniveau von 180 für ein Vor-Euro-, 100 für ein Euro-I- und 70 für ein Euro-II-Fahrzeug nicht gerecht werden. Die geringen Steuerunterschiede bieten vielmehr erhebliche Anreize, kostengünstigere hochemittierende Fahrzeuge einzusetzen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, bei den weiteren Verhandlungen auf wesentlich höhere Spreizungen der Mindestsätze hinzuwirken, die sich an den von der Kommission festgelegten Verschmutzungsniveaus orientieren.

10. Der Bundesrat stellt mit Bedauern fest, daß der vorliegende Richtlinienentwurf keine Mindestsätze für die Kraftfahrzeugsteuer und die Benutzungsgebühren enthält, die bei Euro-III-Fahrzeugen künftig anzuwenden sind. Da ein Kommissionsvorschlag für Euro-III-Abgasanforderungen für Ende 1996 vorgesehen war, ist davon auszugehen, daß bereits beim Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie zum 1. Januar 1998 Fahrzeuge in Verkehr kommen werden, die die Euro-III-Standards, die zum 1. Oktober 1999 für neue Typprüfungen angewandt werden sollen, erfüllen, z. B. erdgasbetriebene Nutzfahrzeuge. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, sich für entsprechende Steuer- und Gebührensätze einzusetzen, die dem fahrzeugtechnischen Fortschritt gerecht werden.

11. Der Bundesrat stellt fest, daß die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Abgaben durch die nach Artikel 7 Ziffer 6 mögliche Spanne der Benutzungsgebühren von 50 bis 100 % der Höchstsätze fortgeschrieben werden. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, bei der

Kommission auf einen stufenweisen Abbau der Spanne bis zum 31. Dezember 1999 hinzuwirken.

Der Bundesrat hält die nach Artikel 7 Ziffer 6 zum 1. Januar 2001 vorgesehene Überprüfung der Benutzungsgebühren für verspätet. Damit kann der technische Fortschritt bei der Reduzierung der Schadstoff- und Lärmemissionen ebenso wenig berücksichtigt werden, wie die zahlreichen im Richtlinienentwurf erkennbaren Defizite rechtzeitig überwunden werden können. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, die vorgesehene erste Überprüfung entsprechend dem vorgesehenen Rhythmus auf den 1. Januar 2000 vorzuziehen.

12. Der Bundesrat befürchtet angesichts der bisherigen politischen Diskussion innerhalb der Gemeinschaft, daß eine Anlastung der Wegekosten für schwere Nutzfahrzeuge auf der Grundlage eines ausgewogenen und wettbewerbsneutralen Systems von Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer, Maut- und Benutzungsgebühren tatsächlich nur mittel- und langfristig zu erreichen sein wird.

Er ist daher der Auffassung, daß es die Dringlichkeit, in der Wegekostendiskussion Fortschritte zu erzielen, und die Komplexität der Problematik gebieten, vordringlich pragmatische und kurzfristig greifende Lösungen bei der zeitbezogenen Straßenbenutzungsgebühr zu erreichen. Ihre deutliche Erhöhung wäre insoweit ein geeigneter Ansatz.

13. Der Bundesrat bedauert, daß die im Grünbuch der Kommission "Faire und effiziente Preise im Verkehr - Politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union" entwickelten Ansätze im vorliegenden Richtlinienentwurf allenfalls ansatzweise berücksichtigt werden, da lediglich die Umweltkosten durch den Stickoxidausstoß in die Gebühren eingehen. Die weitaus höheren Kosten durch Dieselruß und Lärm sind vernachlässigt. Der Bundesrat hält diesen Ansatz für unzureichend, da u. a. der Beitrag der Nutzfahrzeuge zur Luftverschmutzung mit Dieselruß unberücksichtigt bleibt, obwohl von ihm das größte Gesundheitsrisiko aller Luftverunreinigungen ausgeht und daher der größte Handlungsbedarf besteht. Der Bundesrat verweist auf seinen Beschluß vom 5. Juli 1996, BR-Drucksache 161/96 (Beschluß), in dem er den Ansatz der Kommission begrüßt, der auch die Gesundheitskosten einbezieht, und bittet die Bundesregierung, die Kommission zu einer sachgerechten Berücksichtigung zumindest der externen Kosten durch Lärm und Dieselruß zu drängen. Zumindest sollte im ersten Schritt die Einhaltung der geräuschseitigen Anforderungen bei der Eingruppierung der Fahrzeuge, vergleichbar der deutschen Kraftfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge, einbezogen werden.

14. Die Güterbeförderung im Transit durch Deutschland findet inzwischen zur Hälfte auf der Straße statt. Für das Jahr 1995 wird gegenüber dem Vorjahr mit insgesamt 27,9 Mio t ein Zuwachs von rund 18 % gemeldet.

Die Bundesregierung wird deshalb gebeten, ihr in der Verkehrsministerkonferenz am 16./17.12.1995 vorgestelltes Konzept "Gütertransit durch Deutschland" mit Nachdruck umzusetzen und faire Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern durch Abbau einseitiger Vorteile des Straßentransportes zu schaffen. Es wird daran erinnert, daß danach eine Erhöhung der Straßenbenutzungsgebühren auf mindestens 3.500 ECU angemessen und notwendig wäre.

15. Die Bundesregierung wird gebeten, die Kommission in ihrem Bemühen zu unterstützen, die Grundlagen für die Anlastung der Wegekosten weiter aufzuarbeiten, um daraus ein praxisgerechtes und ausgewogenes System von Gebühren und Abgaben zur wettbewerbsgerechten und -neutralen Anlastung der Wegekosten im Schwerlastverkehr abzuleiten, das in der Gemeinschaft alsbald mehrheitsfähig erscheint.
16. Der Bundesrat weist darauf hin, daß mit der Reduzierung der Kraftfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge zum 1. April 1995 erhebliche Steuerverluste der Länder in Höhe von jährlich rund 1,5 Mrd. DM verbunden waren, während dem Bund durch das Aufkommen aus der Autobahnbenutzungsgebühr rund 0,85 Mrd. DM zufließen. Der Bundesrat erinnert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang an ihren Kraftfahrzeugsteuer-Vorschlag aus dem Jahr 1953, der rund 2,3-fach höhere Steuersätze vorsah, als sie derzeit für die inzwischen obligatorische Schadstoffklasse S 2 erhoben werden (BT-Drucksache 2/573). Der Bundesrat ist der Auffassung, daß mit der teilweisen Anhebung der Benutzungsgebühren und der Erhebung von Gebühren auf sog. empfindlichen Strecken nach Artikel 7 Ziffer 9 weitere Unausgewogenheiten im Abgabenaufkommen zuungunsten der Länder entstehen, die auszugleichen sind.
17. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Länder bei den nach Artikel 9 zu treffenden Festlegungen zu beteiligen sind. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, ihr weiteres Vorgehen mit den Ländern baldmöglichst abzustimmen.
18. Der Bundesrat sieht in der derzeitigen Gestaltung der Kraftfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge, bei der die Höchstsätze bereits von Fahrzeugen der mittleren Gewichtsklasse erreicht und damit schwerere Fahrzeuge mit höherem Straßenverschleiß und höheren Lärmemissionen erheblich begünstigt werden, eine systemwidrige Besteuerung. Die hierdurch unterstützte Entwicklung, insbesondere beim Straßengüterverkehr, verursacht erhebliche gesamtwirtschaftliche Schäden. Der Bundesrat verweist die Bundesregierung daher auf seine Beschlüsse vom 15. Oktober 1993, BR-Drucksache 612/93 (Beschluß), vom 5. Juli 1996, BR-Drucksache 161/96 (Beschluß), die von der Bundesregierung eine umfassende Reform aller verkehrsbezogenen Steuern, Gebühren und Abgaben fordern.

19. Der Bundesrat bedauert, daß der vorliegende Richtlinienentwurf noch immer keinen konkreten Einführungstermin für ein streckenbezogenes Gebührensystem enthält. Der Bundesrat befürchtet, daß damit den europäischen Telematik-Anbietern im internationalen Wettbewerb weitere Nachteile durch fehlende europäische Referenzanwendungen entstehen, da telematikgestützte Gebührensysteme bereits weltweit breit eingeführt werden. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, bei der Kommission auf die Festlegung eines baldigen und verbindlichen Einführungstermins zu drängen.
20. In diesem Zusammenhang fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, eine alle verkehrsbezogenen Steuern, Gebühren und Abgaben umfassende Reform vorzunehmen. Durch gleichzeitigen Ausbau der Schieneninfrastruktur soll eine deutliche Veränderung in der Verkehrsmittelwahl im Bereich des Güterverkehrs - aber auch des Personenverkehrs - erreicht werden.