

Bezeichnung der Behörde:	Österreichische Landeshauptleutekonferenz
Ansprechpartner:	Verbindungsstelle der Bundesländer
Titel des Dokuments:	Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge
Referenz:	KOM (2008) 436 vom 8.7.2008

<p><b>1. Rechtsgrundlage &amp; Art der Zuständigkeit:</b></p> <p>a) Ziel(e) des Dokuments</p>	<p>Die EK kommt mit diesem Vorschlag der aus Art. 11 der RL 2006/38/EG resultierenden Verpflichtung nach, ein allgemein anwendbares, transparentes Modell zur Bewertung aller externen Kosten vorzulegen und die MS zu einer differenzierten Umlage der Kosten zu ermutigen.</p> <p>Das Ziel des Richtlinienvorschlags liegt im Wesentlichen darin, den Grundsatz der Mobilität mit jenem der ökologischen Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen. Mittels einer Internalisierung externer Verkehrskosten in die Gebühren-erhebung soll der Anreiz zum Kauf umweltfreundlicher Fahrzeuge, die Nutzung weniger überlasteter Strecken, die Optimierung der Beladung sowie eine effizientere Nutzung der Infrastruktur im Allgemeinen erreicht werden. Der EK zu Folge gilt es, gesellschaftliche Transportmuster zu verändern, da diese nicht von den allgemeinen Umwelt- und Klimazielen der EU zu trennen sind. Hinzuzufügen ist, dass eine Anlastung aller externen Kosten, wie dies im Zuge der RL 2006/38/EG in Aussicht gestellt wurde, zumindest vorerst nicht angedacht wird. Zudem überlässt es der Vorschlag weiterhin dem Ermessen der MS, ob und auf welchen Strecken Mautgebühren erhoben werden.</p>
---	---

<p>b) Auf welche(n) Artikel des Vertrags stützt sich das Dokument? Bitte begründen Sie etwaige Einwände gegen die Rechtsgrundlage.</p> <p>c) Fällt der Vorschlag in die Zuständigkeit der Union? Handelt es sich um ausschließliche Zuständigkeit der Union oder um geteilte Zuständigkeit zwischen der Union und den Mitgliedstaaten?</p>	<p>Das von der EK vorgelegte „Green Transport Package“ beinhaltet sowohl rechtliche als auch politische Vorschläge. Während sich der auf den Schwerverkehr konzentrierende Richtlinienvorschlag auf Art. 71 EGV beruft, müssen EU-Maßnahmen im Sinne nachhaltiger Mobilität auch im Lichte der Art. 6, 174ff und hier v.a. Art 176 EGV beurteilt werden, da die Steigerung der Umweltfreundlichkeit und der Effizienz ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist.</p> <p>Die im Zuge des Richtlinienvorschlages zu berücksichtigenden Artikel zu Transport und Umwelt fallen in den zwischen EU und Mitgliedstaaten geteilten Zuständigkeitsbereich.</p>
--	--

<p><b>2. Subsidiaritätsprinzip</b></p> <p>Sollte die Gemeinschaft tätig werden, da (a) dies nötig ist, weil die Mitgliedstaaten (entweder auf nationaler, oder auf regionaler und lokaler Ebene) das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme nicht in ausreichendem Maße erreichen können, und</p>	<p>Kritisch anzumerken ist, dass der Vorschlag keine klare und umfassende Argumentation zur Rechtfertigung der Übereinstimmung der Vorschläge mit dem Subsidiaritätsprinzip enthält. Es zeigt sich allerdings, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen durchaus mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang stehen. Auch wenn die Behauptung, dass sämtliche negativen Folgen der Zunahme des Transportverkehrs grenzüberschreitende Aspekte aufweisen, nur schwer aufrechtzuerhalten ist, da kurzfristige Auswirkungen auf die Umwelt wohl lokal festzumachen sind und somit auch mittels lokaler und regionaler Maßnahmen bekämpft werden können, könnte die Übertragung der Verantwortung für die Problembewältigung allein auf die MS oder ihre lokalen und regionalen Gebietskörperschaften durchaus die im Vertrag</p>
--	---

(b) da dies deutliche Vorteile in Bezug auf Ausmaß und Resonanz mit sich bringt?

Bitte begründen Sie Ihre Antwort auf diese Frage unter Berücksichtigung folgender Überlegungen:

- i) Weist das Sachgebiet grenzübergreifende Aspekte auf, die durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten oder der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften nicht angemessen geregelt werden können?
- ii) Würden alleinige Maßnahmen der Mitgliedstaaten gegen die Bestimmungen des EG-Vertrags verstoßen oder auf sonstige Weise die Interessen der Mitgliedstaaten erheblich beeinträchtigen?
- iii) Würden bestehende Maßnahmen der Gemeinschaft bzw. eine in deren Rahmen geleistete gezielte Unterstützung ausreichen, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

verankerten Ziele gefährden. Es sollte insbesondere bedacht werden, dass gemäß der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs Umweltschutzerwägungen zwingend vorgeschrieben werden. Dies würde nichtdiskriminierende Maßnahmen rechtfertigen, die wiederum den freien Warenverkehr oder die freie Dienstleistungserbringung einschränken können.

Ergreifen die Mitgliedstaaten und/oder ihre lokalen und regionalen Gebietskörperschaften derartige Schutzmaßnahmen jedoch unabhängig voneinander, besteht die Gefahr, dass die daraus resultierende Diversifikation der Schutzmaßnahmen eine Fragmentierung des Binnenmarktes entlang nationaler oder regionaler Bruchlinien nach sich zieht. Daher gilt es, die Ziele der Ökologisierung des Verkehrs und die Festlegung einer gemeinsamen Definition der Grundsätze für die Internalisierung der externen Kosten im Hinblick auf die grenzübergreifende Natur des Verkehrs und seiner immer größeren finanziellen Bedeutung auf Gemeinschaftsebene zu verfolgen. Außerdem würde ein derartiges gemeinschaftliches Handeln angesichts seines Umfangs klare Vorteile gegenüber Einzelmaßnahmen auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene bringen.

Die EK wählt in ihrem Vorschlag zur Änderung der Eurovignette-Richtlinie einen "basisorientierten" Ansatz in Bezug auf die Internalisierung der externen Kosten. Sie hält folglich fest, dass die Mitgliedstaaten den Faktor "Umwelt" auf freiwilliger Grundlage in ihre Gebühren einbeziehen dürfen. Dies mag aus subsidiärrechtlichen Gründen prima vista argumentierbar sein, hat aber auf das allgemeine Ziel der Ökologisierung des grenzübergreifenden Verkehrs negative Auswirkungen. Es ist somit weiterhin dem Ermessen der MS überlassen, ob diese Straßenbenutzungsgebühren einheben. Unbefriedigend ist, dass die unterschiedlich hohen Infrastrukturkosten im Alpenbereich bestehen bleiben und die Anwendung externer Kosten v.a. auf kurze Abschnitte beschränkt sein wird und daher kaum eine Verlagerung auf die Schiene zu erwarten ist. Beispielsweise würde dies für den Lkw-Transit über die Brennerroute bedeuten, dass der aus der Internalisierung externer Kosten

	<p>resultierende Öko-Aufschlag mit den schon bestehenden Infrastruktur-Aufschlägen in Bergregionen - am Brenner sind dies 25% - gegenverrechnet werden müsste. Da aber der Richtlinienvorschlag der EK den Aufschlag auf 30 % begrenzt, wird damit der Anspruch einer Ökologisierung des Schwerverkehrs v.a. in sensiblen Bergregionen konterkariert. Gerade für sensible, von externen Verkehrskosten besonders betroffene Regionen stellt sich unweigerlich die Frage nach einer Normenhierarchie zwischen Umweltschutz bzw. Verkehrsbelastung und Mobilität i.S. des Binnenmarktes. Es ist in diesem Zusammenhang besonders auf die negativen Folgen hinzuweisen, die ein Ausspielen der Gesundheit, der vom Schwerverkehr betroffenen Menschen zu Gunsten der Warenverkehrsfreiheit auf die Akzeptanz und Legitimität der EU in diesen Regionen hätte.</p>
--	--

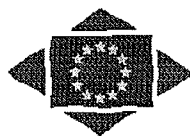
<p><b>3. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:</b></p> <p>a) Gehen die vorgeschlagenen Maßnahmen über das zur Verwirklichung der gesetzten Ziele notwendige Maß hinaus? Bitte begründen Sie Ihre Antwort unter Berücksichtigung folgender Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i) Ist die vorgeschlagene Form des Handelns so einfach wie möglich (so ist z.B. eine Richtlinie einer Verordnung und eine Rahmenrichtlinie einer detaillierten Maßnahme vorzuziehen).</li><li>ii) Lässt der Vorschlag den Mitgliedstaaten soviel Entscheidungsspielraum wie möglich?</li><li>iii) Werden durch den Vorschlag bewährte nationale Regelungen und besondere Bedingungen in Ihrem Mitgliedstaat bzw. Ihrer Region berücksichtigt (z.B. die Struktur und die Funktionsweise des Rechtssystems)?</li></ul> <p>b) Wenn Sie der Meinung sind, dass der Vorschlag tatsächlich über das notwendige Maß hinausgeht, welchen anderen Weg zur Erreichung der gesetzten Ziele halten Sie für weniger restriktiv?</p>	<p>Auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist im Spannungsfeld zwischen der Normintensität i.S. des Art. 5 EGV und der an mehreren Stellen des EGV kodifizierten ökologischen Nachhaltigkeit zu beurteilen. Da der Richtlinienvorschlag es dem Ermessen der MS überlässt, wo bzw. ob die Anlastung externer Kosten überhaupt zum Tragen kommt, kann wohl nicht von einem über das Ziel des Vertrages hinausgehenden Vorschlag die Rede sein. Die Maßnahmen entsprechen somit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.</p> <p>Dieser Argumentationslinie kann entgegengehalten werden, dass die sehr detaillierten Ausführungen im Anhang IIIA (Mindestanforderungen bei der Erhebung von Gebühren für externe Kosten und Höchstbetrag der Gebührenbestandteile für externe Kosten) den MS und ihren regionalen und lokalen Gebietskörperschaften nicht genügend Spielraum lassen, um auf die stark divergierenden Rahmenbedingungen zu reagieren. Dies gilt v.a. für sensible Bergregionen. Mit Berufung auf Art 176 EGV ließe sich auch ein Recht auf stringenteren Maßnahmen jenseits der im Anhang IIIA festgelegten Maximalgrenzen ableiten. Die Ambivalenz besteht freilich darin, dass</p>
---	--

	auch dies nichts an der Tatsache ändern würde, dass nur kurze Streckenabschnitte von den Maßnahmen betroffen wären, da es ja weiterhin den MS obläge, gegebenenfalls Gebühren einzuheben. Dies würde v.a. für sensible Bergregionen zu einer Kostenregression führen, insofern die Internalisierung externer Kosten zwar für kürzere Streckenabschnitte treffsicher wäre, auf den transeuropäischen Verkehr aber kaum steuernde Auswirkungen hätte.
--	---

<p><b>4. Finanz- und/oder Verwaltungsaufwand:</b></p> <p>a) Bitte geben Sie an, ob der Finanz- oder Verwaltungsaufwand, der auf die Europäische Union, die einzelstaatlichen Regierungen, die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die Wirtschaftsakteure und die Bürger zukommt, in einem angemessenem Verhältnis zu den Zielen des Vorschlags steht und ob er so gering wie möglich gehalten wird.</p> <p>b) Bitte geben Sie, wenn sie über betreffende Angaben verfügen, die geschätzte Höhe des Finanz- oder Verwaltungsaufwands an, der in ihrer Verwaltung oder auf dem Gebiet ihrer lokalen bzw. regionalen Gebietskörperschaft durch die Umsetzung des Vorschlags anfallen würde.</p>	Grundsätzlich sollten Initiativen der EK den für die implementierenden Körperschaften entstehenden Finanz- bzw. Verwaltungsaufwand so gering wie möglich halten. Der vorliegende Vorschlag gibt kaum Aufschluss darüber, ob dies auch ausreichend berücksichtigt wurde. Besonders die von der EK im Zuge des Vorschlags angedachte unabhängige Behörde zur Erhebung der externen Kosten entbehrt jeglicher Erhebung hinsichtlich möglicher administrativer und finanzieller Kosten.
--	---

<b>Bessere Rechtsetzung &amp; Erarbeitung des Vorschlags</b>	
<p><b>5. Berücksichtigung lokaler und regionaler Aspekte bei der Folgenabschätzung und Konsultation</b></p> <p>a) Wurde eine umfassende Folgenabschätzung vorgelegt, in der lokale und regionale Aspekte berücksichtigt werden?</p> <p>b) Wurden die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften vor Annahme des Vorschlags angemessen konsultiert? Falls Sie an einer solchen Konsultation teilgenommen haben, geben Sie bitte an, worin ihre Beteiligung im Einzelnen bestand und wie Sie diese Erfahrung bewerten.</p>	Bezugnehmend auf die Ausführungen in Punkt 2 und 3 muss festgestellt werden, dass der Vorschlag keine klare und umfassende Berücksichtigung regionaler Aspekte bei der Folgenabschätzung enthält. Dem Spannungsfeld zwischen dem Anspruch der Ökologisierung des Schwerverkehrs und der Idee transeuropäischer Mobilität wurde hinsichtlich des Subsidiaritätsprinzips und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit nicht ausreichend Rechnung getragen.
<p><b>6. Qualität der vorgebrachten Argumente:</b></p> <p>a) Enthält der Vorschlag klare, passende und überzeugende Argumente, mit denen die Einhaltung des</p>	Sowohl der Richtlinienvorschlag selbst wie auch die

<p>Subsidiaritätsprinzips und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit begründet wird?</p> <p>b) Beziehen sich diese Argumente sowohl auf qualitative als auch auf quantitative Indikatoren?</p>	<p>dazu durchgeführte Folgenabschätzung enthalten kurze Ausführungen zum Subsidiaritäts- und zum Verhältnismäßigkeitsprinzip. Allerdings sind diese wenig substantiell und weisen keine quantitativen Elemente auf. Besonders auffallend ist, dass einerseits die Gewährleistung des Subsidiaritätsprinzips durch die Verhinderung einer Fragmentierung des Binnenmarktes gerechtfertigt wird, andererseits aber die Tatsache, dass es wiederum dem Ermessen der MS überlassen wird, Maßnahmen i.S. einer Ökologisierung des Schwerverkehrs zu treffen, einer Homogenisierung unterschiedlich hoher Infrastrukturkosten im Wege steht.</p>
<p><b>Sonstige Anmerkungen</b></p> <p>Weitere Anmerkungen zur Qualität des Vorschlags insgesamt sind willkommen, z.B. in Bezug auf die Klarheit des Wortlauts, die Umsetzung auf regionaler und lokaler Ebene, die Notwendigkeit einer tiefer gehenden Debatte über den dem Vorschlag entsprechenden Finanz- oder Verwaltungsaufwand während des Rechtsetzungsprozesses, die Eignung der beabsichtigten Maßnahmen hinsichtlich der gesetzten Ziele usw.</p>	<p>Es scheint, dass eine tiefer gehende Debatte über das Spannungsfeld zwischen Ökologie und Binnenmarkt und die Auswirkungen der daraus resultierenden Ambivalenzen auf regionale und lokale Körperschaften von Nöten ist.</p>



Ausschuss der Regionen

COTER-IV-018

78. Plenartagung  
12./13. Februar 2009

**STELLUNGNAHME**  
des Ausschusses der Regionen

**"ÖKOLOGISIERUNG DES VERKEHRSSSEKTORS"**

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- begrüßt, dass erstmals in einem Vorschlag für eine neue Richtlinie das Prinzip der Internalisierung externer Kosten vorgesehen wird, und dem vorliegenden Vorschlag zur Änderung der Wegekosten-Richtlinie umfangreiche Studien voraus gingen, in denen die Problematik fundiert betrachtet wurde;
- ruft in Erinnerung, dass im Verkehrsweißbuch die Herstellung eines ausgewogenen Verhältnisses der Verkehrsträger, die Besteuerung nach einheitlichen, verkehrsträgerunabhängigen Grundsätzen für eine bessere Anlastung der Kosten des Verkehrs, die Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern, die Förderung der vollständigen Internalisierung der sozialen und Umweltkosten, die Einrechnung der Kosten der Infrastruktur und der mit Unfällen, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Staus verbundenen externen Kosten in die Kosten der Infrastrukturnutzung, die Geltung dieser Grundsätze für alle Verkehrsträger und alle Benutzerkategorien als Ziele der europäischen Verkehrspolitik normiert wurden;
- weist darauf hin, dass eine der wichtigsten Zielsetzungen der europäischen Verkehrspolitik in der Verlagerung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs - und insbesondere des grenzüberschreitenden Güterschwerverkehrs - von der Straße auf die Schiene besteht und die EU die Erreichung dieses Ziels durch geeignete Maßnahmen sicherstellen muss, wenn ausreichend freie Kapazitäten hierfür vorhanden sind;
- ist der Überzeugung, dass die Anlastung externer Kosten für TEN-Strecken den Mitgliedstaaten nicht frei gestellt sein darf. Es muss vielmehr ein transparentes System mit entsprechenden Kriterien geben, und die Mitgliedstaaten müssen mit verschiedenen Maßnahmen veranlasst werden, die externen Kosten anzulasten und die lukrierten Erträge zweckgebunden zu verwenden.

Berichterstatter:

Herr Herwig van Staa (AT/EVP), Präsident des Tiroler Landtags

Referenzdokumente

Mitteilung der Kommission "Ökologisierung des Verkehrs"  
KOM(2008) 433 endg.

Mitteilung der Kommission "Strategie zur Internalisierung externer Kosten"  
KOM(2008) 435 endg.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge  
KOM(2008) 436 endg.

Mitteilung der Kommission "Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand"  
KOM(2008) 432 endg.

## I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

### DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

#### *Einleitung*

1. erinnert daran, dass die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" vom 12.9.2001, KOM(2001) 370, hinsichtlich des Ziels Kostenwahrheit auf den Europäischen Rat von Göteborg verweist und sich für die Förderung der vollständigen Internalisierung der sozialen und Umweltkosten durch eine nachhaltige Verkehrspolitik ausspricht;
2. bemerkt, dass die Europäische Kommission die Notwendigkeit von Maßnahmen unterstreicht, um den Anstieg des Verkehrsaufkommens durch eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene, die Wasserwege und den öffentlichen Personenverkehr deutlich vom BIP-Wachstum abzukoppeln. Die Europäische Kommission ergänzt, dass die Besteuerung nach einheitlichen, verkehrsträgerunabhängigen Grundsätzen erfolgen muss, um eine bessere Anlastung der Kosten des Verkehrs und damit Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern zu erreichen, und stellt klar, dass die Kosten der Infrastrukturnutzung sowohl die Kosten der Infrastruktur als auch die externen Kosten, die mit Unfällen, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Staus verbunden sind, zu umfassen haben;
3. bedauert, dass sich in der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission (Mitteilung der Kommission vom 22.6.2006, KOM(2006) 314), allerdings nur wenige neue Initiativen zur Realisierung der Kostenwahrheit im Verkehr finden, lediglich im Kapitel "Intelligente Entgelte" wird ein neues Instrument im Zusammenhang mit der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren zur Finanzierung der Infrastruktur sowie zur Optimierung des Verkehrs angekündigt, die abgestuft sein können, um Umweltauswirkungen oder Staurisiken Rechnung zu tragen, besonders in Städten sowie in unter Umweltaspekten empfindlichen Gebieten, wo auch andere Formen der Kapazitätszuweisung genutzt werden könnten, etwa der Marktaustausch von Transitrechten;
4. stellt fest, dass mit dem nunmehr vorliegenden Paket zur Ökologisierung des Verkehrs (Greening Transport Package) und dem darin enthaltenen Vorschlag für die Revision der Wegekosten-Richtlinie die Kommission ihrer Verpflichtung aus Artikel 11 der RL 2006/38/EG nachkommt, ein allgemein anwendbares, transparentes Modell zur Bewertung aller externen Kosten vorzulegen, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden soll. Begleitet wird dieses Modell durch eine Analyse der Auswirkungen der Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und einer Strategie zur schrittweisen Umsetzung dieses Modells für alle Verkehrsträger;
5. erinnert daran, dass die Internalisierung der Verkehrskosten ein nötiger Schritt ist, der jedoch von weiteren Maßnahmen begleitet werden muss, um das Verkehrsangebot sowohl für die Unternehmer als auch für private Nutzer attraktiver zu gestalten, die über ausreichende Infra-

strukturen verfügen müssen, die ihren Ansprüchen gerecht werden. In diesem Zusammenhang ist es nötig, im vorgeschlagenen Maßnahmenpaket auf die Einrichtung von Schienennetzen für den Güterverkehr hinzuwirken, wobei in erster Linie transeuropäischen Verkehrsnetzen der Vorzug zu geben ist, und die Systemwechselkonzepte für den Schienenverkehr möglichst gut auszubauen, und die Probleme, die durch unterschiedliche Spurbreiten auftreten, rasch einer Lösung zuzuführen;

#### *Wegekostenrichtlinie*

6. begrüßt, dass erstmals in einem Vorschlag für eine neue Richtlinie das Prinzip der Internalisierung externer Kosten vorgesehen wird, und dem vorliegenden Vorschlag zur Änderung der Wegekosten-Richtlinie umfangreiche Studien voraus gingen, in denen die Problematik fundiert betrachtet wurde;
7. begrüßt ferner, dass in Umsetzung des Artikels 11 der RL 2006/38/EG die EK einen Auftrag zur Erstellung einer Studie über bewährte Verfahren zur Bewertung der externen Kosten erteilt und 2007 das Handbuch zur Abschätzung der externen Kosten im Transportsektor (Handbook on estimation of external cost in the transport sector, 2007) vorgelegt hat;
8. weist darauf hin, dass eine der wichtigsten Zielsetzungen der europäischen Verkehrspolitik in der Verlagerung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs - und insbesondere des grenzüberschreitenden Güterschwerverkehrs - von der Straße auf die Schiene besteht und die EU die Erreichung dieses Ziels durch geeignete Maßnahmen sicherstellen muss, wenn ausreichend freie Kapazitäten hierfür vorhanden sind. Des Weiteren muss die EU an der Inbetriebnahme der nötigen Infrastrukturen, insbesondere im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze, arbeiten;
9. ruft in Erinnerung, dass im Verkehrsweißbuch die Herstellung eines ausgewogenen Verhältnisses der Verkehrsträger, die Besteuerung nach einheitlichen, verkehrsträgerunabhängigen Grundsätzen für eine bessere Anlastung der Kosten des Verkehrs, die Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern, die Förderung der vollständigen Internalisierung der sozialen und Umweltkosten, die Einrechnung der Kosten der Infrastruktur und der mit Unfällen, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Staus verbundenen externen Kosten in die Kosten der Infrastrukturnutzung, die Geltung dieser Grundsätze für alle Verkehrsträger und alle Benutzerkategorien als Ziele der europäischen Verkehrspolitik normiert wurden;
10. weist darauf hin, dass die Kommission bei der Internalisierung externer Kosten im Straßenverkehr die Unfallkosten nicht berücksichtigt hat. Die Kommission betont, dass diese Kosten über die Versicherungsbeiträge für Versicherungsunternehmen gedeckt werden; vertritt die Auffassung, dass Versicherungsbeiträge in den meisten Fällen keine ausreichenden Anreize für eine verkehrssichere Fahrweise und vorausschauendes Fahrverhalten bieten. Bei Versicherungsbeiträgen werden auch nicht diejenigen Kosten einberechnet, die die Gesellschaft bei Unfallkosten tragen muss. Daher sollte die EU einen Rahmen dafür schaffen, wie die externen Kosten von Unfallkosten zu bewerten und zu berechnen sind. Dann kann jeder Mitgliedstaat

selbst entscheiden, ob die externen Kosten von Unfallkosten über Versicherungsbeiträge oder auf eine andere Art und Weise internalisiert werden sollen;

11. ruft weiters in Erinnerung, dass es der Europäischen Kommission zu Folge gilt, gesellschaftliche Transportmuster zu verändern und die stärkere Nutzung der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel seitens der Bürger zu fördern, da diese Verhaltensmuster nicht von den allgemeinen Umwelt- und Klimazielen der EU zu trennen sind, und EU-Maßnahmen im Sinne nachhaltiger Mobilität nicht nur nach Artikel 71 EGV, sondern ebenso nach Artikel 6, 174 ff. und 176 EGV zu beurteilen sind, da die Steigerung von Umweltfreundlichkeit und Effizienz ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik darstellt;
12. hegt jedoch Bedenken, ob der vorliegende Entwurf geeignet ist, die Erreichung der genannten Ziele der europäischen Verkehrspolitik sicherzustellen, zumal eine Anlastung aller externer Kosten, wie dies in der RL 2006/38/EG in Aussicht gestellt wurde, zumindest vorerst nicht angedacht wird und es der Vorschlag der Europäischen Kommission weiterhin dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlässt, ob und auf welchen TEN-T Strecken Mautgebühren erhoben werden. Die besondere Verfassungsrechtslage der skandinavischen Staaten in Bezug auf die Besteuerung des Straßengüterverkehrs ist zu berücksichtigen;
13. weist darauf hin, dass in den Erwägungen als Ziel des Rechtsrahmens auch die Harmonisierung der Abgabensysteme als ein mögliches Mittel zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen genannt und eine Ökologisierung durch eine Differenzierung der Gebühren nach der Euroklasse des Fahrzeugs bereits vorgesehen wurde;
14. hofft jedoch, dass die künftigen Kommissionsvorschläge eine wirksamere Antwort auf die Fehlentwicklungen auf Grund der großen Unterschiede bei Gebühren und Steuern und die daraus resultierende unausgewogene Nutzung der Verkehrsträger sowie die Überlastung bestimmter Infrastrukturen liefern, zumal auch der bisherige Rechtsrahmen für Straßenbenützungsgebühren dieses Ungleichgewicht nicht beseitigen konnte;
15. stellt fest, dass die Bestrebungen der EK zur Angleichung der Steuer bei Treibstoffen bislang nicht zu einer Annäherung der Treibstoffbesteuerung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union geführt haben und daher nach wie vor sehr große Unterschiede bei den Treibstoffpreisen in Europa bestehen. Die Kommission sollte ihre Bemühungen zum Abbau der großen Unterschiede bei der Treibstoffbesteuerung fortsetzen. Bis es zu einer weitgehenden Angleichung der Treibstoffsteuern kommt, sollte jeder Mitgliedstaat die Möglichkeit haben, die durch Klimabelastung entstehenden externen Kosten zu internalisieren;
16. fordert eine längerfristige schrittweise Reduktion der großen Unterschiede auch beim Steuersystem im Verkehrsbereich (z.B. Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuern etc.) und eine Transparenz über die Mittelverwendung;
17. bedauert, dass die unterschiedlich hohen Infrastrukturkosten im grenzüberschreitenden Güterverkehr bestehen bleiben, Nicht-EU-Mitglieder wie etwa die Schweiz diesbezüglich sogar

besser gestellt sind als EU-Mitglieder, betont, dass auch die in den letzten Jahren erfolgten Änderungen und Valorisierungen der Straßenbenützungsgebühren nur geringfügige Änderungen gebracht haben, auf vergleichbaren Streckenlängen große Differenzen bei den eingehobenen Gesamtmauten bestehen und diese unterschiedliche Kostenbelastung zu erheblichem Umwegtransit und damit zu einer Verzerrung des Wettbewerbs führt, fordert die EK auf, Maßnahmen zu ergreifen und die Mitgliedstaaten zu unterstützen, dass bei der Routenwahl im Straßengüterverkehr die Auswirkungen auf die Umwelt, die Verkehrssicherheit und der Straßenzustand berücksichtigt werden;

18. ist sich bewusst, dass Ausgangspunkt aller Überlegungen der europäischen Kommission für eine gemeinsame Verkehrspolitik die Gewährleistung der vier Grundfreiheiten - im Besonderen des freien Warenverkehrs und der Dienstleistungsfreiheit - ist, und die europäische Verkehrspolitik das technisch reibungslose Funktionieren des Verkehrs zu volkswirtschaftlich niedrigen Kosten sicherstellen soll;
19. weist jedoch darauf hin, dass gerade in sensiblen, von externen Verkehrskosten besonders betroffenen, Regionen die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt besonders gravierend sind und daher der freie Warenverkehr für sensible Gebiete erheblich nachteilige Folgen mit sich bringt, nach der Rechtsprechung des EuGH Umweltschutzerwägungen zwingend vorzuschreiben sind, und der Umweltschutz sowie der Schutz der Gesundheit die europäische Verkehrspolitik vor besondere Herausforderungen stellt, sodass das Hauptziel der Schaffung eines modernen Verkehrssystems nunmehr neben dem wirtschaftlichen und sozialen auch den ökologischen Gesichtspunkten sowie dem Schutz der Gesundheit Rechnung tragen muss, um ein tragfähiges System auf Dauer sicherzustellen;
20. unterstreicht weiters, dass die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger Europas ein unverzichtbares Gut ist und das Grundrecht auf Gesundheit und saubere Umwelt einem unbeschränkten freien Warenverkehr nicht untergeordnet werden darf und mit dem Grundsatz des freien Personen- und Warenverkehrs durch die Ergreifung geeigneter Maßnahmen vereinbar sein muss. Dabei sind Bildungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen für Verkehrssicherheit über Schulen und öffentliche Medien von grundlegender Bedeutung;
21. stellt fest, dass zwar die Richtlinie 1999/62/EG als Basis für die Anlastung der Straßenbenützungsgebühren die für Bau, Betrieb und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes erforderlichen gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren zu Grunde legte, der vorliegende Vorschlag aber keine Lösung für die grundsätzliche Problematik der großen Unterschiede der Steuern im Verkehrswesen darstellt, da es nach wie vor keine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten gibt, auf dem TEN-Netz Straßenbenützungsgebühren einzuheben, nur Höchstsätze, nicht jedoch Mindestsätze normiert werden und die Mitgliedstaaten über die Verwendung der Einnahmen aus den Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur entscheiden, eine Zweckwidmung der Einnahmen hingegen fehlt;

22. unterstützt den Vorschlag der Kommission, dass die Einnahmen aus der Internalisierung zur Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf dem TEN-Netz vorgesehen und genutzt werden sollten. Wenn Verkehrsstaukosten einberechnet werden, sollte dies nur unter der Voraussetzung geschehen, dass es einen Aktionsplan gibt, der aufzeigt, wie die Probleme der Verkehrsüberlastung angegangen werden sollen, ohne jedoch an einen Verkehrsträger gebunden zu sein;
23. bezweifelt auf Grund der kontroversiellen Diskussion zum Vorschlag der EK, der großen Verunsicherung der Finanzmärkte und der Rezessionsängste, dass alle Mitgliedstaaten das System zur Anlastung zusätzlicher externer Kostenbestandteile anwenden werden;
24. ist der Überzeugung, dass die Anlastung externer Kosten für TEN-Strecken den Mitgliedstaaten nicht frei gestellt sein darf. Es muss vielmehr ein transparentes System mit entsprechenden Kriterien geben, und die Mitgliedstaaten müssen mit verschiedenen Maßnahmen veranlasst werden, die externen Kosten anzulasten und die lukrierten Erträge zweckgebunden zu verwenden;
25. gibt zu bedenken, dass in vielen Mitgliedstaaten die Regionen und Kommunen für einen großen Teil des Straßennetzes zuständig sind. Werden für eine bestimmte Zone oder einen Straßenabschnitt Mautgebühren erhoben, kann dies zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen führen. In der Richtlinie muss daher vorgegeben werden, dass alle Verwalter der Straßeninfrastruktur an der Entscheidung darüber beteiligt werden müssen, für welche Straßen Maut erhoben werden soll. Außerdem ist eine Beteiligung der lokalen und regionalen Verwalter der Straßeninfrastruktur wichtig, wenn es darum geht, wie das Mautsystem gestaltet und die Einnahmen verwendet werden sollen;
26. fordert die Anlastung aller externen Kosten (wie Gesundheit, Klimaschutz, Umwelt allgemein, Unfallkosten, Kosten der Energieproduktion, der Fahrzeugproduktion, der Fahrzeuginstandhaltung, der Fahrzeugentsorgung, Einflüsse auf Fußgänger und Radverkehr, Landverbrauch) und ersucht die EK in dieser Hinsicht den Vorschlag zu überarbeiten und in diesem auch einen Etappenplan für die Implementierung der externen Kosten aufzunehmen;
27. bedauert, dass nach dem vorliegenden Entwurf die Anrechnung externer Kosten primär darauf abzielt, Problemstellungen, die insbesondere im Bereich von Großstädten in besonderem Maße auftreten, einer spezifischen Lösung zuzuführen, auf Fernstraßen es hingegen zu keiner realen Anlastung der anfallenden externen Kosten kommen soll, sodass es auf Grund fehlender Internalisierung der externen Kosten auf der gesamten Wegstrecke zu keiner Verlagerung der Güterverkehrsströme auf die Schiene kommen wird und auch die tatsächlichen Effekte in Richtung einer ökologisch ausgerichteten Fahrverhaltensänderung marginal sein werden;
28. bezweifelt, dass selbst die relativ hohen Staukosten vor dem Hintergrund der Erfordernisse des Wirtschaftslebens (just in time Lieferungen) die erwarteten Lenkungseffekte entfalten können;

29. weist darauf hin, dass nur durch eine flächenhafte und großräumige Anwendung des Systems die ambitionierten Ziele der EK (Kostenwahrheit, gleichmäßige Belastung der Verkehrsträger) erreicht werden können;
30. fordert daher, dass die Anwendung dieses Systems gefördert und unterstützt wird, um zu vermeiden, dass im Hinblick auf die wirtschaftliche Situation nur punktuell im Bereich dicht besiedelter Agglomerationen (Stau und Luftbelastung) die Voraussetzungen vorliegen, um diese Kostenanlastung vorzunehmen;
31. bedauert, dass keine Kombination von Querfinanzierung und externen Kosten möglich ist, zumal die Querfinanzierung vornehmlich ein Finanzierungsinstrument ist und die externen Kosten vom Grundsatz her auch anderen Verwendungszwecken zugeführt werden können;
32. vermisst eine für die Verlagerung von Güterverkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger erforderliche gesamthafte Berücksichtigung aller externer Kosten auf dem gesamten Netz, um infolge höherer Straßenbenutzungsgebühren auch eine nachhaltige Verlagerung der Güterströme auf die Schiene zu erreichen;
33. weist darauf hin, dass gepaart mit ungleichen Steuern und insbesondere einer fehlenden Verpflichtung zur Anlastung von Mindestgebühren sowie einer ebenso fehlenden flächenhaften Anlastung externer Kosten das Ungleichgewicht der Wegekosten auf den Transitkorridoren perpetuiert werden wird;
34. betont, dass auch im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs die überproportionale Belastung einzelner Transitrouten vermieden werden und die Verbesserung einiger Routen sowie die Errichtung alternativer, umweltgerechter Schienen- und Seeverkehrsverbindungen vorangetrieben muss und die bestehenden Hochgeschwindigkeitsseewege gefördert und entsprechende neue Routen eingerichtet werden müssen, um das Straßengüterverkehrsaufkommen zu verringern;
35. hält den Vorschlag für einen ersten Schritt, um die Überlastung der Straßeninfrastruktur im Allgemeinen zu vermeiden und umweltfreundlichen Verkehrsträgern mehr Marktanteile zu sichern;
36. weist darauf hin, dass der Vorschlag für die Änderung der Richtlinie zunächst nur für schwere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 12 Tonnen gelten soll; seiner Auffassung nach spricht nichts dagegen, dass die Richtlinie sofort bei Inkrafttreten für alle schweren Nutzfahrzeuge gilt;
37. unterstreicht, dass durch überproportional steigenden Straßengüterverkehr in Verbindung mit den geltenden Grenzwerten der europäischen Umweltnormen Industrie und Gewerbe kaum mehr Entwicklungsmöglichkeiten haben, und somit neben der Gesundheitsbeeinträchtigung der Bevölkerung auch deren wirtschaftliche Möglichkeiten drastisch eingeschränkt sind;

38. weist darauf hin, dass besonders Umwegverkehr unzumutbare Mehrbelastungen für einzelne Transitkorridore schafft und durch unterschiedliche Kostenbelastung den Wettbewerb innerhalb der Gemeinschaft in unzulässiger Weise verzerrt;
39. fordert daher die Institutionen der EU auf, selbst sämtliche ordnungspolitischen Maßnahmen zu ergreifen, um die Vergleichbarkeit der Wegekosten auf den jeweiligen Transitkorridoren zu gewährleisten und dadurch zu bewirken, den Umwegtransit nachhaltig hintan zu halten, wobei sie bei der Analyse des Zustands und der Kapazität der verschiedenen Routen die Markt- und Entwicklungserfordernisse der betroffenen Gebiete berücksichtigen sollten;
40. verweist zur Information auf die im Anhang zur Information angegebenen Grafiken für den alpenquerenden Güterverkehr, die deutlich die Diskrepanz unterschiedlicher Straßenbenützungsgebühren auf den wichtigen Korridoren in Frankreich, Schweiz und Österreich zeigen;

*Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr*

41. teilt die Auffassung der Kommission, dass Maßnahmen zur Senkung der Lärmbelästigung durch den Schienengüterverkehr zu ergreifen sind und begrüßt die von der Kommission vorgeschlagenen Schritte. Insbesondere die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremsen verspricht eine hohe Wirksamkeit bei vergleichsweise geringen Kosten. Er regt an, in der Technischen Spezifikation Interoperabilität für die Lärmemission von Schienenfahrzeugen (TSI-Noise) auch Lärmgrenzwerte für Bestandsfahrzeuge und einen Zeitrahmen für die Umrüstung festzulegen. Er bittet die Kommission zu prüfen, ob auch für evtl. schädliche Bestandteile des Abriebs von Bremsen Grenzwerte zu ermitteln und festzulegen sind, um langfristig Beeinträchtigungen aus dem Bremsabrieb im Bereich der Strecken zu vermeiden. Er bittet die Kommission zu beachten, dass durch moderne Betriebsverfahren und kapazitätserhöhende Infrastrukturmaßnahmen erreicht werden kann, dass Züge weniger durch Reibungsbremsen gebremst werden müssen. Damit könnten die Energieeffizienz des Schienenverkehrs weiter verbessert und die Lärmemissionen sowie der Abrieb weiter vermindert werden.

Brüssel, den 12. Februar 2009

Der Präsident  
des Ausschusses der Regionen

Luc VAN DEN BRANDE

Der Generalsekretär  
des Ausschusses der Regionen

Gerhard STAHL

### III. VERFAHREN

<b>Titel</b>	Mitteilung der Kommission "Ökologisierung des Verkehrs" Mitteilung der Kommission "Strategie zur Internalisierung externer Kosten" Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge Mitteilung der Kommission "Lärmschutzmaßnahmen am aktuellen Schienenfahrzeugbestand"
<b>Referenzdokumente</b>	KOM(2008) 433 endg. KOM(2008) 435 endg. KOM(2008) 436 endg. KOM(2008) 432 endg.
<b>Rechtsgrundlage</b>	Art. 265 Abs. 1
<b>Geschäftsordnungsgrundlage</b>	
<b>Befassung durch den Rat/Schreiben der Kommission</b>	8. Juli 2008
<b>Beschluss des Präsidenten/Präsidiumsbeschluss</b>	7. Juli 2008
<b>Zuständig</b>	Fachkommission für Kohäsionspolitik (COTER)
<b>Berichterstatter</b>	Herwig VAN STAA, Präsident des Tiroler Landtags
<b>Analysevermerk</b>	4. September 2008
<b>Prüfung in der Fachkommission</b>	12. Dezember 2008
<b>Annahme in der Fachkommission</b>	12. Dezember 2008
<b>Abstimmungsergebnis</b>	Mehrheitliche Zustimmung
<b>Verabschiedung auf der Plenartagung</b>	12. Februar 2009
<b>Frühere Ausschusstellungnahme</b>	Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 11. Februar 2004 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, KOM(2003) 448 endg. - 2003/0175 (COD) <sup>1</sup>

\*

\* \*

NB: Anhang

<sup>1</sup> CdR 290/2003 fin, ABl. C 109 vom 30. April 2004.

Anhang

Quelle: Verkehrsbericht des Landes Tirol 2005

