Edgar Mayer

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesrat
Der Präsident

Sehr geehrter Herr Präsident!

Wien, 05. Juli 2017
GZ. 27000.0040/28-L2.1/2017

Der EU-Ausschuss des Bundesrates hat in seiner Sitzung am 5. Juli 2017 im Zuge der Beratungen über die EU-Vorlage

COM(2017) 275 final
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

beiliegende **begründete Stellungnahme gemäß Art. 23g Abs. 1 B-VG in Verbindung mit Art. 6 des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit** beschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

(Edgar Mayer)

Beilage

An den
Präsidenten des
Ausschusses der Regionen
Herrn Markku MARKKULA

Präsident des Bundesrates
A-1017 Wien, Parlament
Tel. +43 1 401 10-2204 (2387)
Fax +43 1 401 10-2435
edgar.mayer@parlament.gv.at
DVR: 0059369

BEGRÜNDETE STELLUNGNAHME

gemäß Art. 23g Abs. 1 B-VG in Verbindung mit Art. 6 des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit des EU-Ausschusses des Bundesrates vom 5. Juli 2017

COM(2017) 275 final
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

A. Begründete Stellungnahme

Das gegenständliche Vorhaben ist mit dem Subsidiaritätsprinzip nicht vereinbar.

B. Begründung

Die Kommission hat am 31. Mai 2017 den 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 (Text von Bedeutung für den EWR) sowie den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern vorgestellt.

Die beiden Vorschläge sollen die Richtlinie 1999/62/EG („Wegekostenrichtlinie") grundsätzlich überarbeiten, welche die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen durch eine schrittweise Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Infrastrukturgebühren zum Ziel hat.

Mit dem vorliegenden Vorschlag soll diese Richtlinie nun grundsätzlich überarbeitet werden. Das Ziel des neuen Vorschlages soll die Erzielung von Fortschritten bei der Anwendung des Verursacherprinzips („der Verursacher zahlt“) und des Nutzerprinzips („der Nutzer zahlt“) sein, um so einen finanziell und ökologisch nachhaltigen, so wie sozial gerechten Straßenverkehr zu fördern.

Zu den wichtigsten Änderungen der Richtlinie zählen insbesondere: Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auch auf Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen. Ferner soll die Mautdifferenzierung nach Euro-Emissionsklassen abgeschafft werden, da diese Art der Gebührendifferenzierung mit der Erneuerung der Fahrzeugbestände im außerstädtischen Straßennetz nach Ansicht der Kommission erwartungsgemäß ab Ende 2020 hinfällig wird. Stattdessen wurde eine Gebührendifferenzierung, die sich an den CO2-Emissionen orientiert, vorgeschlagen. Zeitabhängige Benutzungsgebühren (Vignetten) in den vom internationalen Verkehr benutzten Straßennetzen sollen schrittweise zunächst für Lastkraftwagen und Busse, später für Personenkraftwagen und Kleintransporter abgeschafft und durch entfernungsabhängige Gebühren abgelöst werden. Zudem soll – zusätzlich zur Erhebung von Infrastrukturgebühren – die Erhebung von Staugebühren erlaubt werden.

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die EU die Zuständigkeit für Regelungen im Verkehrsbereich mit den Mitgliedstaaten. Die Ausweitung des Geltungsbereiches der Richtlinie auf Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die nicht für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 t beträgt, schränkt die Regelungskompetenz der Mitgliedstaaten wesentlich ein. Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip kann die Union aber nur dann tätig werden, wenn sie in der Lage ist, effizienter zu handeln als die Mitgliedstaaten selbst. Da die Wegekostenrichtlinie im Wesentlichen der Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen von Unternehmen in der Union dient, erscheint es nach Auffassung des Bundesrates nicht angebracht, dass insbesondere auch Personenkraftwagen vom Regelungsinhalt dieser Richtlinie erfasst werden sollen. Bei der Regelung der Nutzung von Straßen durch private Personen, sei es als Arbeitnehmer oder als Konsumenten, sind vor allem nationale und regionale Gesichtspunkte zu beachten, was auf Grund der wesentlich größeren Sachnähe effizienter von den Mitgliedstaaten wahrgenommen

werden kann. Aus Sicht des Bundesrates ist eine derartige Vorgehensweise nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar.

Darüber hinaus erscheint es dem Bundesrat in diesem Zusammenhang vor allem besonders unverhältnismäßig, dass die Richtlinie die Mitgliedstaaten dazu verpflichten soll, bestehende Systeme zur zeitabhängigen Bemautung von Straßen nach Ablauf einer Übergangsfrist durch Systeme zur fahrleistungsabhängigen Bemautung zu ersetzen.