

Brüssel, den 1. März 2004

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)

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN –

gestützt auf 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

KOM(2003) 448 endg. – 2003/0175 (COD)

aufgrund des Beschlusses des Rates vom 12. September 2003, den Ausschuss der Regionen
gemäß Artikel 71 sowie Artikel 265 Absatz 1 des Vertrags zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft um Stellungnahme zu diesem Thema zu ersuchen;

aufgrund des Beschlusses seines Präsidenten vom 19. Juni 2003, die Fachkommission für
Kohäsionspolitik mit der Ausarbeitung einer diesbezüglichen Stellungnahme zu beauftragen;

gestützt auf den Stellungnahmeentwurf der Fachkommission für Kohäsionspolitik vom

3. Dezember 2003 (CdR 290/2003 rev. 1), Berichterstatter: **Herr Robert NEILL**, Mitglied der London Assembly (UK, EVP);

In Erwägung folgender Gründe:

1. Die Verkehrsüberlastung und die Verschmutzung in unseren Städten führen zu höherer Kostenbelastung für die Wirtschaft, schmälern die Effizienz des Verkehrssystems, verschlechtern die Umwelt und beeinträchtigen die Gesundheit der Bevölkerung.
2. Die Erhebung von Infrastrukturbenutzungsentgelten ist nur eines einer ganzen Palette von Instrumenten, mit denen für eine nachhaltigere und effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur Sorge getragen werden kann.
3. Die derzeitigen Steuer- und Abgabensätze im Straßenverkehr basieren nicht auf einer Berechnung der tatsächlichen Kosten, was einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Mitgliedstaaten in die Hand spielt, die ökologischen und sozialen Kosten völlig außer acht lässt und zu Schwierigkeiten bei der Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen führt.
4. Der Gütertransport ist ein entscheidender Faktor für die Verwirklichung der europäischen Integration und die Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Regionen.
5. Bei stark durch internationalen Gütertransport beanspruchten Straßen müssen bislang die zuständigen Behörden die Kosten tragen, was für sie eine übergebührliche Belastung sein kann.
6. Artikel 3c des Amsterdamer Vertrags verpflichtet die EU, bei der Festlegung und Durchführung von Gemeinschaftspolitiken im Interesse der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung die Erfordernisse des Umweltschutzes einzubeziehen.
7. Auf dem Europäischen Gipfel von Göteborg wurde die Verlagerung des Anteils der verschiedenen Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen zum Kernstück der Strategie der EU für eine nachhaltige Entwicklung erklärt.
8. Das Bündel an Maßnahmenvorschlägen zur Förderung des Ausbaus der transeuropäischen Netze umfasst u.a. einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, der Gegenstand

einer gesonderten Stellungnahme ist (CdR 185/2003 fin)¹.

verabschiedete auf seiner 53. Plenartagung am 11./12. Februar 2004 (Sitzung vom 11. Februar) einstimmig folgende Stellungnahme:

1) Standpunkt des Ausschusses der Regionen

Der Ausschuss der Regionen

befürwortet die Überarbeitung des gemeinschaftlichen Tarifierungsrahmens für die Benutzung bestimmter Straßen durch schwere Nutzfahrzeuge, um dadurch im Binnenmarkt für den Güterschwertransport auf der Straße für Bedingungsungleichheit mit anderen Verkehrsträgern zu sorgen.

ist der Ansicht, dass dieser Rahmen zu einer effizienten Funktionsweise der Verkehrssysteme im Binnenmarkt beitragen sollte, indem die Inanspruchnahme von Verkehrswegen beeinflusst wird und der Fragenkomplex der Verkehrsüberlastung, der Kosten einer starken Beanspruchung der Straßeninfrastruktur, deren Instandhaltung sowie der angemessenen Bereitstellung neuer Infrastruktur angegangen wird.

unterstützt das Verursacherprinzip und den Territorialitätsgrundsatz (nach dem die Kosten da bezahlt werden, wo sie entstehen): Es sollte ein einheitliches System für die Entrichtung von Straßenbenutzungsentgelten geben, unabhängig davon, von woher die Benutzer kommen.

begrüßt die vorgeschlagene Überarbeitung des Tarifierungssystems, so dass es die sozialen und ökologischen Faktoren vor Ort genauer widerspiegelt, ist jedoch der Meinung; dass die Tarifbildung sich auf sämtliche externen Kosten stützen sollte.

ist der Auffassung, dass ein besseres Straßenbenutzungsmanagement zu sicheren Straßen beitragen wird, und weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Straßenverkehrssicherheit Gegenstand einer gesonderten Stellungnahme ist.

1. **Anwendungsbereich der Richtlinie**

1. **befürwortet** die Beschränkung des Anwendungsbereichs des Gemeinschaftsrahmens auf schwere Nutzfahrzeuge eines zulässigen Gesamtgewichts von über 3,5 Tonnen und die Verkehrswege der transeuropäischen Netze und potentielle Ausweichstrecken im Sinne des Subsidiaritätsprinzips. Ebenso begrüßt der Ausschuss, dass die Kommissionsvorlage es den Mitgliedstaaten unbenommen lässt, auf dem gesamten Straßennetz Maut- und / oder Benützungsgebühren zu erheben.
2. **ist der Meinung**, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in den Entscheidungsprozeß über die Anwendung von Infrastrukturbenutzungsentgelten in ihrem Hoheitsgebiet eingebunden werden müssen, wobei das Erfordernis einer Vermeidung von

Wettbewerbsverzerrungen in der EU und die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Interessen der betreffenden Kommunen/Regionen unter einen Hut gebracht werden müssen. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften müssen im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten frei und in flexibler Weise darüber befinden können, ob und wo Infrastrukturbenutzungsentgelte erhoben werden sollen. Allerdings wäre es im Sinn einer nachhaltigen Verkehrspolitik wünschenswert, wenn ein harmonisierter, europaweit gültiger Mindesttarif für schwere Nutzfahrzeuge eingeführt wird.

3. **begrüßt**, dass in der Kommissionsvorlage das Problem der Ausweichstrecken ausdrücklich anerkannt wird, und plädiert für eine größtmögliche Flexibilität bei der Abwandlung der Tarifstruktur, um dafür zu sorgen, dass nicht Straßen niederer Ordnung anstelle der Hauptstrecke/Verkehrsachse benutzt werden.
4. **ist der Ansicht**, dass entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sein sollten, sich die Einführung von Benutzungsentgelten für andere Straßen von der Kommission genehmigen zu lassen.
5. **fordert die Kommission auf**, einen technischen Dialog zwischen Kommissionsbeamten und Sachverständigen der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bei der Absteckung politischer Weichenstellungen und in der Phase der Konzipierung verkehrspolitischer Maßnahmen zu fördern.

2. Die Tarifbildungsstruktur

1. **teilt die Auffassung**, dass eine transparente Entgeltstruktur sehr wesentlich ist, um die Akzeptanz des Tarifsystems bei den Benutzern zu gewährleisten.
2. ist allerdings darüber enttäuscht, dass die Vorschläge der Kommission nicht mit den ursprünglichen Anregungen auf einer Linie liegen, die die Kommission im Jahre 2001 in ihrem Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" vorgetragen hat, da nämlich nur die Infrastrukturkosten und die nicht gedeckten Unfallkosten in die Infrastrukturkostenberechnung einfließen sollen. Der Ausschuss hat seinerzeit das im Weißbuch "Faire Preise für die Infrastrukturnutzung" der Kommission von 1998 beschriebene Konzept befürwortet, das ein Tarifierungsmodell vorsah, bei dem die Entgeltberechnung auf der Basis der Grenzkosten erfolgt und das sämtliche externen Kosten widerspiegelt.
3. **fordert die Kommission auf**, weiterhin eine einvernehmliche Methodik anzustreben, die eine Quantifizierung aller maßgeblichen externen Kosten ermöglicht, am besten im Wege eines grenzkostenbezogenen Ansatzes, so dass eine solide Bewertung darüber angestellt werden kann, ob die Einbeziehung dieser Kosten bei der Bepreisung unter Berücksichtigung potenzieller nachteiliger Auswirkungen auf Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit wünschenswert und machbar erscheint.
4. **teilt die Ansicht**, dass bei der Tarifbildung die vom Fahrzeug ausgehende Infrastruktur- und Umweltbelastung berücksichtigt werden sollen. In den Vorschlägen wird Bezug genommen auf das Fahrzeuggewicht, die

Achsenkonfiguration und die Motorisierung/Emissionswerte, was sich möglicherweise für die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften oder Prüfstellen auswirken kann, die diese Fahrzeuge kontrollieren bzw. Durchführungsmaßnahmen treffen sollen, um die Einhaltung der Mindestnormen zu gewährleisten. Es ist jedoch anzumerken, dass wohl nicht alle Prüfstellen bereits über die entsprechenden Informationen über die Typgenehmigung bzw. Zulassung von Gütertransportfahrzeugen verfügen.

5. **fordert** die Kommission jedoch **auf**, die Vorschläge für die Einstufung in Schadensklassen gemäß Anhang III nochmals zu überdenken. Dies gilt insbesondere für die offensichtliche Widersprüchlichkeit, dass ein LKW (Gelenk- und Anhängerfahrzeug) mit 3 + 3 Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 36 t und 40 t ebenso in die Klasse I fällt wie ein Zweiachs-LKW zwischen 3,5 und 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Die tatsächliche Straßenbeanspruchung durch die vorgenannten Fahrzeugtypen stimmt mit den vorgeschlagenen Mautkategorien keinesfalls überein.
6. **befürwortet** die Möglichkeit, nach lokalen Gegebenheiten differenzierte Entgeltsätze vorzusehen, die insbesondere Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte bzw. der Empfindlichkeit des Ökosystems des betreffenden geographischen Gebiets Rechnung tragen.
7. **fordert** die Kommission **auf**, klarzustellen, was unter einem empfindlichen Gebiet zu verstehen ist, in dem bis 50% höhere Entgeltsätze erhoben werden könnten; die Begriffsbestimmung in ihrer jetzigen Fassung ist zu vage und könnte von den Mitgliedstaaten sehr weit ausgelegt werden; für den Alpenraum bietet sich als territoriales Abgrenzungskriterium der Geltungsbereich der Alpenkonvention an, die auch von der EU ratifiziert wurde.
8. **befürwortet ebenfalls** nach Tageszeit und Grad der Verkehrsdichte differenzierte Entgeltsätze, um eine optimale Nutzung des Straßennetzes durch das Güterstraßentransportgewerbe zu gewährleisten.
9. **vertritt die Ansicht**, dass auch eine Staffelung des Entgelts nach Tagesart und nicht nur nach Tageszeit, sowie nach Fahrtrichtung zulässig sein sollte, solange der Tarifdurchschnittswert den EU-Leitlinien Genüge tut.
10. **fordert** die Kommission **auf**, die Beschränkung der Differenzierung der Mautgebührensätze zum Zwecke der Stauneigungsbeeinflussung aus dem Richtlinienvorschlag herauszunehmen. Diese Obergrenze würde nämlich die Effizienz von Stauneigungsgebühren unterminieren, die in manchen Fällen auf mehr als das zweifache des Mindestsatzes festgesetzt werden müssten, um einen akzeptablen Verkehrsfluss zu erreichen. Die Behörden sollten die Freiheit haben, das Benutzungsentgelt entsprechend den örtlichen Gegebenheiten auf ein effizientes Niveau festzusetzen. Dabei sollte der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gelten.
11. **befürchtet**, dass wegen der für die stärker peripher gelegenen und weniger leicht erreichbaren Regionen der EU zwangsläufig längeren Transportwege für ihre Warenein- und -ausfuhr entfernungsbezogene Gebühren die lokalen

Wirtschaften in diesen Gebieten übergebührlich belasten könnten. Deswegen sollten Abweichungen zulässig sein, um diesem Effekt gegenzusteuern.

12. **stimmt zu**, dass die Abweichungen dem Ziel angemessen sein müssen, damit unlauterer Wettbewerb in diesem Markt vermieden wird.
13. **befürwortet** die Möglichkeit, als Ausgleich für das Infrastrukturbenutzungsentgelt Steuersenkungen vorzusehen, insbesondere bei der jährlichen Kfz-Steuer.
14. **fragt sich** erneut, ob die bisherigen Gemeinschaftspolitiken auf diesem Gebiet ausreichen, um den Einsatz sauberer Technologien und Kraftstoffe zu beschleunigen. Die Kommission sollte eine stärkere Integration der verschiedenen politischen Maßnahmen zu diesem Bereich sowie auf dem Gebiet der Tarifierung der Infrastrukturbenutzung ins Auge fassen, um sicherzustellen, dass beide Politikbereiche unmittelbar zur Verwirklichung der Ziele Abbau der Verkehrsüberlastung und Senkung der Schadstoffemissionen beitragen.
15. **fordert** die Kommission **auf**, Mittel für technische Studien zur Weiterentwicklung des Systems für die Erhebung von Infrastrukturbenutzungsentgelten aufzuwenden, insbesondere die Berechnung der Grenzkosten, so dass alle externen Kosten in die Höhe des Entgelts einfließen.

3. Verwendung der Einnahmen aus Benutzungsentgelten

1. **ist der Ansicht**, dass eine gute Verkehrsinfrastruktur für die Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der europäischen Regionen von maßgeblicher Bedeutung ist. Angesichts des wachsenden Straßenverkehrs ist es sehr wichtig, das Verhaltensschema bei der Wahl der Verkehrsart zu ändern, nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern, was bedeutet, dass brauchbare und gleichermaßen effiziente und konkurrenzfähige Alternativen vorhanden sein müssen.
2. **unterstützt** die Auflage, dass die Einnahmen aus Benutzungsentgelten für verkehrsbezogene Dienstleistungen zu verwenden sind, da sie für die Akzeptanz eines Straßenbenutzungsentgeltsystems von zentraler Bedeutung ist; regt aber gleichzeitig an zu gestatten, dass die Einnahmen aus den Benutzungsentgelten auch zum Ausgleich der Verluste aus der Kraftfahrzeug- oder Mineralölsteuerabsenkung verwandt werden.
3. **ist indes der Ansicht**, dass entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip die Mitgliedstaaten sowie die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften selbst frei darüber entscheiden können sollten, wie die Einnahmen aus dem vorgeschlagenen Verkehrstarifsystem verwendet werden sollen, insbesondere wenn es sich um die Entgelte für die Benutzung von Straßen ihres Zuständigkeitsbereichs handelt.
4. **vertritt die Auffassung**, dass die Möglichkeit der Querfinanzierung alternativer Verkehrsträger in Bezug auf sämtliche Benutzungsentgelte

ausdrücklich eingeräumt werden sollte, um nachhaltigere Verkehrsträger zu fördern; dies sollte nicht ausschließlich für sensible Gebiete gelten, in denen Zuschläge zur Anwendung kommen.

5. **fordert** die Mitgliedstaaten **auf**, für bessere Verkehrsträgeralternativen zu sorgen, was das Verkehrsverdichtungsproblem lindern und eine Verkehrsverlagerung im Frachttransport fördern wird.
6. **erachtet** die Einrichtung einer nationalen Aufsichtsbehörde in sämtlichen Mitgliedstaaten für nicht erforderlich; wenn gleichwohl eine nationale Aufsichtsbehörde einzurichten ist, dann müssten ihr auch Vertreter der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften angehören. Die Mitgliedstaaten sowie die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften sollten selbst darüber entscheiden, wie die Einnahmen aus den Benutzungsentgelten überwacht und verwaltet werden sollen. Sie sollten geeignete transparente Verfahren für die Buchführung und Rechenschaft über die eingenommenen Entgelte und ihre Verwendung zu Verkehrszwecken entwickeln. Das gesamte Unterfangen sollte für alle beteiligten Akteure transparent sein.
7. **weist darauf hin**, dass die Finanzierung der transeuropäischen Netze in einer gesonderten Stellungnahme behandelt wird.

4. **Stadtmauterhebung**

1. **weist darauf hin**, dass zahlreiche lokale und regionale Gebietskörperschaften Straßenbenutzungsentgeltkonzepte bereits eingeführt haben oder einführen wollen, die als distanzabhängige bzw. zeitbezogene Tarifsysteme angelegt sind und mit Gebühren bzw. Vignetten² arbeiten.
2. **begrüßt**, dass im Kommissionsvorschlag ausdrücklich anerkannt wird, dass gemäß dem Subsidiaritätsprinzip die Erhebung von Benutzungsentgelten für andere Straßen sowie Stadtmautgebührensyste Sache der Mitgliedstaaten und ihrer lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bleiben und nicht den Grundsätzen der vorgeschlagenen Richtlinie unterliegen, sondern wie bisher den allgemeinen Bestimmungen des Vertrags genügen müssen.
3. **macht darauf aufmerksam**, dass die Eurovignette-Richtlinie sich nicht auf innerstädtische bzw. Ortsstraßen erstreckt, es sei denn, dass Ausweichstrecken mit einer Benutzungsgebühr belegt werden oder die betreffenden Straßen Teil des transeuropäischen Hauptverkehrsachsenetzes sind.
4. **weist** deswegen auf folgende Problempunkte hin:
 - Es muss unbedingt eine Überlagerung bzw. Überschneidung zwischen nationalen und städtischen Bepreisungssystemen vermieden werden, vor allem Dingen, wenn das Hauptverkehrsstraßennetz Ortsdurchfahrtenabschnitte enthält.

- Es können unterschiedliche Preisbildungsgrundsätze für örtliche Stauvermeidungskonzepte angewandt werden, die auf Verkehrsnachfragesteuerung angelegt sind. Lokale und regionale Behörden können sich aber auch für Benutzungsgebührensyste me entscheiden, die auf dem Grenzkostenkonzept basieren und sich nicht am Durchschnittskostenansatz orientieren, wie ihn die Kommission in ihrer Eurovignette-Richtlinie gewählt hat. Falls der Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie später auf andere Straßen und Straßenbenutzer ausgedehnt werden sollte, wird auch die Tarifbildungsgrundlage überprüft werden müssen, weil dann nämlich andere soziale, ökologische und wirtschaftliche Faktoren ins Spiel kommen.

5. Folgenabschätzung

1. fordert die Kommission auf, auch die Auswirkungen des Benutzungsentgeltsystems insbesondere in Bezug auf:

- städtische und lokale Mautsysteme;
- Gebiete in Randlage;
- kleine Gütertransportunternehmen mit überwiegend inländischem oder lokalem Aktionsradius;

zu betrachten, wenn sie im Jahr 2008 dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Durchführung und die Auswirkungen der Richtlinie Bericht erstattet.

Dies sollte jedoch nicht mit einem überzogenen Verwaltungsmehraufwand für die Mitgliedstaaten oder deren Regionen verbunden sein.

*

* *

2) Empfehlungen des Ausschusses der Regionen

In der Kommissionsvorlage sollten folgende Änderungen vorgenommen werden:

Empfehlung 1

Erwägungsgründe

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
	<i>Text ergänzen</i>
(5) In die Entscheidung der Mitgliedstaaten über die Einführung von Mautgebühren sollten ferner die nicht durch Versicherungen abgedeckten Unfallkosten, die zu Lasten der	(5) In die Entscheidung der Mitgliedstaaten über die Einführung von Mautgebühren sollten ferner auch die externen Kosten bis hin zu den Stau-, Gesundheits- und Umweltkosten sowie den nicht

Allgemeinheit gehen, einfließen.	durch Versicherungen abgedeckten Unfallkosten, die zu Lasten der Allgemeinheit gehen, einfließen, sofern in Zukunft eine einvernehmliche Quantifizierungsmethode gefunden werden kann, die auch die Auswirkungen auf die Wirtschaft und den Wettbewerbsfähigkeit berücksichtigt.
----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Begründung

Die Tarifbildung sollte alle externen Kosten berücksichtigen, und nicht nur die Unfallkosten, damit sie die tatsächlichen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Kosten der Benutzung der Straßenverkehrswege widerspiegelt.

Empfehlung 2

Erwägungsgründe

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
	<i>Text ergänzen</i>
(8) Die finanzielle Belastung des Straßenverkehrssektors darf im Rahmen des Möglichen nicht erhöht werden, sondern muss umverteilt werden, indem das System von Steuern und festen Gebühren durch ein System nutzungsbezogener Gebühren ersetzt wird. Bei der Einführung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren müssen die Mitgliedstaaten daher in der Lage sein, die jährlichen Kraftfahrzeugsteuersätze zu senken, gegebenenfalls unter die in Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG vorgesehenen Mindestsätze.	(8) Das System von Steuern und festen Gebühren soll durch ein System nutzungsbezogener Gebühren ersetzt werden. Bei der Einführung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren können die Mitgliedstaaten daher die jährlichen Kraftfahrzeugsteuersätze senken, gegebenenfalls unter die in Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG vorgesehenen Mindestsätze. Bei einer Absenkung der Kraftfahrzeugsteuersätze dürfen die in Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG vorgesehenen Mindestsätze nicht unterschritten werden.

Begründung

Bei einer Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer sollten aus grundsätzlichen Erwägungen die in Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG vorgesehenen Mindestsätze nicht unterschritten werden dürfen. Bei einer Unterschreitung dieser Mindestsätze käme es zu nicht hinnehmbaren Nachteilen. Insbesondere würde sich dadurch

- der ökologische Lenkungseffekt der emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer relativieren,

- das kraftfahrzeugsteuerliche Belastungsniveau im Verhältnis zu Pkw in unvertretbarer Weise verzerren. Für viele Pkw könnte sich dadurch eine deutlich höhere Steuerbelastung ergeben als für schwere Nutzfahrzeuge. Dies würde der Systematik der Kraftfahrzeugsteuer, die zwar nicht rechtlich, aber in sachlicher Hinsicht zur Abgeltung der Wegekosten erhoben wird, zuwiderlaufen.

Empfehlung 3

Erwägungsgrund 9

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
	<i>Text ergänzen</i>
(9) Bei der Finanzierung der Infrastrukturen besteht Grund, die Anstrengungen zur Verringerung der Stauneigung und Schaffung der Infrastrukturen des transeuropäischen Netzes zu erhöhen. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, müssen die Einnahmen aus Gebühren für die Instandhaltung der Straßeninfrastrukturen sowie zum Nutzen des Verkehrssektors eingesetzt werden und so zum ausgewogenen Ausbau aller Infrastrukturen beitragen	(9) Bei der Finanzierung der Infrastrukturen besteht Grund, die Anstrengungen zur Verringerung der Stauneigung und Schaffung der Infrastrukturen des transeuropäischen Netzes zu erhöhen. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, müssen die Einnahmen aus Gebühren für die Instandhaltung der Straßeninfrastrukturen sowie zum Nutzen des Verkehrssektors, und dabei insbesondere zugunsten nachhaltiger Verkehrsträgeralternativen, eingesetzt werden und so zum ausgewogenen Ausbau aller Infrastrukturen beitragen. <u>Mit diesem Ziel können sie auch zum Ausgleich der Folgen der Kraftfahrzeugsteuerabsenkung verwandt werden.</u>

Begründung

Die Möglichkeit der Querfinanzierung alternativer Verkehrsträger sollte in Bezug auf jedwede Gebühren ausdrücklich eingeräumt werden, um nachhaltigere Verkehrsträger zu fördern, und zwar nicht nur für sensible Gebiete, in denen Gebührensuschläge zur Anwendung kommen.

Empfehlung 4

Erwägungsgründe

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
	<i>Wortlaut abändern</i>
(13) Um die ordnungsgemäße Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie zu gewährleisten,	(13) Um die ordnungsgemäße Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie zu gewährleisten,

müssen die Mitgliedstaaten eine unabhängige Aufsichtsbehörde für die Straßeninfrastrukturen benennen. Diese Behörde stellt ein Schlüsselement im Hinblick auf die Gewährleistung - durch angemessene Kontrolle - einer ausgewogenen Verwendung der verfügbaren Mittel dar. In diesem Zusammenhang müssen einfache und klare Regeln im Hinblick auf Synergien zwischen den Infrastrukturen konkurrierender Verkehrsträger im gleichen Korridor gefördert werden	müssen die Mitgliedstaaten transparente Buchführungsverfahren für die ausgewogene Verwendung der verfügbaren Ressourcen einführen. In diesem Zusammenhang müssen einfache und klare Regeln im Hinblick auf Synergien zwischen den Infrastrukturen konkurrierender Verkehrsträger im gleichen Korridor gefördert werden
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Begründung

Die Einrichtung einer nationalen Aufsichtsbehörde in sämtlichen Mitgliedstaaten ist nicht erforderlich. Die Mitgliedstaaten sollten selbst darüber entscheiden können, wie sie die Finanzierung überwachen und verwalten wollen. Sie sollten geeignete transparente Verfahren für die Buchführung und Rechenschaft über die erhobenen Entgelte und die Verwendung dieser Mittel für Verkehrszwecke entwickeln.

Empfehlung 5

Erwägungsgründe

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
	<i>Text ergänzen</i>
(14) Für den Ausbau des Tarifierungssystems für die Benutzung der Straßeninfrastruktur sind weitere technische Fortschritte erforderlich. Vorzusehen ist ein Verfahren, das es der Kommission ermöglicht, die Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG an den technischen Fortschritt anzupassen und zu diesem Zweck die Mitgliedstaaten zu konsultieren. Die zur Durchführung der genannten Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sind gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse zu erlassen.	(14) Für den Ausbau des Tarifierungssystems für die Benutzung der Straßeninfrastruktur sind weitere technische Fortschritte erforderlich, insbesondere eine Berechnung der Grenzkosten unter Berücksichtigung sämtlicher externen Kosten. Vorzusehen ist ein Verfahren, das es der Kommission ermöglicht, die Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG an den technischen Fortschritt anzupassen und zu diesem Zweck die Mitgliedstaaten zu konsultieren. Die zur Durchführung der genannten Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sind gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse zu erlassen.

Begründung

Es gibt eine Vielzahl unterschiedlicher Modelle für die Berechnung der Grenzkosten unter Berücksichtigung sämtlicher externen Kosten; an dieser Stelle soll die Notwendigkeit einer näheren Untersuchung dieses Sachverhalts unterstrichen werden, so dass ein in sich geschlossenes gesamteuropäisches Konzept für diesen Bereich eingeführt werden kann.

Empfehlung 6

Ziffer 3 (a) Änderung von Artikel 7 Absatz 2

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
	<i>Teilweise streichen</i>
2. Die Maut- und Benutzungsgebühren gelten für die festgelegten Fahrzeuge und auf dem transeuropäischen Straßennetz. Die Mitgliedstaaten können die Maut- und Benutzungsgebühren auf andere Strecken des Hauptstraßennetzes ausweiten. Unbeschadet von Artikel 6 unterliegt die Ausweitung auf diese anderen Strecken dem Verfahren des Artikels 9c, Absatz 5.	2. Die Maut- und Benutzungsgebühren gelten für die festgelegten Fahrzeuge und auf dem transeuropäischen Straßennetz. Die Mitgliedstaaten können die Maut- und Benutzungsgebühren auf andere Strecken des Hauptstraßennetzes ausweiten.

Begründung

Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips sollten die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sein, sich die Einführung von Benutzungsentgelten für andere Straßen von der Kommission genehmigen zu lassen.

Empfehlung 7

Ziffer 1 (b) - Änderung von Artikel 2 Buchstabe b

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
„Baukosten“ die mit dem Bau verbundenen Kosten, gegebenenfalls einschließlich der Kosten der Zinsen auf das investierte Kapital, neuer Infrastrukturen oder von Infrastrukturen, deren Bau nicht vor dem ... [15 Jahre vor Inkrafttreten dieser Richtlinie abgeschlossen wurde] ;	„Baukosten“ die mit dem Bau verbundenen Kosten, gegebenenfalls einschließlich der Kosten der Zinsen auf das investierte Kapital, neuer Infrastrukturen oder von Infrastrukturen, deren Bau nicht vor dem ... [15 30 Jahre vor Inkrafttreten dieser Richtlinie abgeschlossen wurde];

Begründung

Eine Beschränkung der Anrechenbarkeit von Baukosten würde Mitgliedstaaten, die bereits frühzeitig in den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes investiert haben, benachteiligen.

Empfehlung 8

Ziffer 3 (f) - Änderung von Artikel 7 Absatz 9

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
<p>9. Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich an den Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes, einschließlich der zur Verringerung der Lärmbelästigung bestimmten Infrastrukturkosten und an den Kosten entsprechend den tatsächlichen Zahlungen des Infrastrukturverwalters, auf Basis objektiver umweltbezogener Aspekte, wie zum Beispiel die Bodenverseuchung, sowie an den unmittelbaren und mittelbaren Unfallkosten orientieren, die nicht durch eine Versicherungssystem gedeckt sind und daher von der Gesellschaft getragen werden müssen.</p> <p>Bei der Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren werden hinsichtlich der Berücksichtigung der Baukosten die Rechte aus am ... [Datum des Inkrafttretens der aktuellen Richtlinie] bereits bestehenden Konzessionsverträgen gewahrt.</p>	<p>9. Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich an den Kosten für Bau, Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes, einschließlich der zur Verringerung der Lärmbelästigung bestimmten Infrastrukturkosten und an den Kosten entsprechend den tatsächlichen Zahlungen des Infrastrukturverwalters, auf Basis objektiver umwelt- <u>und gesundheitsbezogener</u> Aspekte, wie zum Beispiel die Bodenverseuchung, <u>bis hin zu</u> den unmittelbaren und mittelbaren Unfallkosten orientieren, die nicht durch eine Versicherungssystem gedeckt sind und daher von der Gesellschaft getragen werden müssen.</p> <p>Bei der Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren werden hinsichtlich der Berücksichtigung der Baukosten die Rechte aus am ... [Datum des Inkrafttretens der aktuellen Richtlinie] bereits bestehenden Konzessionsverträgen gewahrt.</p>

Begründung

Die Tarifbildung sollte alle externe Kosten berücksichtigen, und nicht nur die Unfallkosten, damit sie die tatsächlichen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Kosten der Benutzung der Verkehrswege widerspiegelt.

Empfehlung 9

Ziffer 3 (h) - Änderung von Artikel 7 Absatz 11

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
<p>11. In Ausnahmefällen von Infrastrukturen in besonders sensiblen Gebieten, insbesondere den Berggebieten, und nach Konsultation der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 9c, Absatz 5 können die Mautgebühren erhöht werden für eine Querfinanzierung der</p>	<p>11. In Ausnahmefällen von Infrastrukturen in besonders sensiblen Gebieten, insbesondere den Berggebieten <u>bzw. im Alpenraum im Geltungsbereich der Alpenkonvention</u>, und nach Konsultation der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 9c, Absatz 5 können die</p>

<p>Investitionskosten, die andere Verkehrsinfrastrukturen von hohem europäischem Interesse im gleichen Korridor und in der gleichen Verkehrsregion betreffen. Die Erhöhung darf 25% der Mautgebühren nicht überschreiten. Die Anwendung dieser Bestimmung unterliegt der Vorlage von Finanzierungsplänen für die betreffenden Infrastrukturen und einer Kosten-Nutzen-Analyse für das neue Infrastrukturvorhaben. Bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben unterliegt die Anwendung dieser Bestimmung der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten.</p> <p>Falls die geplante Erhöhung nach Ansicht der Kommission nicht den in diesem Absatz festgelegten Bedingungen entspricht, bittet sie den Ausschuss nach Artikel 9c, Absatz 1 um Stellungnahme. Sie kann die von dem betreffenden Mitgliedstaat geplanten Gebühren nach dem Verfahren des Artikels 9c, Absatz 2 ablehnen.</p> <p>Teilt die Kommission dem betreffenden Mitgliedstaat mit, dass sie beabsichtigt, den Ausschuss um Stellungnahme zu bitten, so wird die in Artikel 2 der Entscheidung des Rates gemäß Artikel 9c, Absatz 5 genannte Frist von 30 Tagen ausgesetzt.</p>	<p>Mautgebühren erhöht werden für eine Querfinanzierung der Investitionskosten, die andere Verkehrsinfrastrukturen von hohem europäischem Interesse <u>sowie alternative Maßnahmen zur Entlastung des Straßenverkehrs oder Umweltschutzmaßnahmen</u> im gleichen Korridor und in der gleichen Verkehrsregion betreffen. Die Erhöhung darf <u>25-50%</u> der Mautgebühren nicht überschreiten. Die Anwendung dieser Bestimmung unterliegt der Vorlage von Finanzierungsplänen für die betreffenden Infrastrukturen und einer Kosten-Nutzen-Analyse für das neue Infrastrukturvorhaben. Bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben unterliegt die Anwendung dieser Bestimmung der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten.</p> <p>Falls die geplante Erhöhung nach Ansicht der Kommission nicht den in diesem Absatz festgelegten Bedingungen entspricht, bittet sie den Ausschuss nach Artikel 9c, Absatz 1 um Stellungnahme. Sie kann die von dem betreffenden Mitgliedstaat geplanten Gebühren nach dem Verfahren des Artikels 9c, Absatz 2 ablehnen.</p> <p>Teilt die Kommission dem betreffenden Mitgliedstaat mit, dass sie beabsichtigt, den Ausschuss um Stellungnahme zu bitten, so wird die in Artikel 2 der Entscheidung des Rates gemäß Artikel 9c, Absatz 5 genannte Frist von 30 Tagen ausgesetzt.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Begründung

Zur Definition des sensiblen Gebiets bietet sich für den Alpenraum der Geltungsbereich der Alpenkonvention an. Weiters soll die Querfinanzierung nicht nur für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen, sondern auch für alternative Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrs oder für Umweltschutzmaßnahmen möglich sein. Schließlich sollen die Zuschlagshöhen in sensiblen Gebieten nicht strikt mit 25% begrenzt, sondern höher und flexibler sein.

Empfehlung 10

Ziffer 3 (g) Änderung von Artikel 7 Absatz 10

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i> <i>Text ergänzen</i>
------------------------	------------------------------------------------------

<p>10. Unbeschadet der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren nach Absatz 9 können die Mitgliedstaaten die Mautgebührensätze differenzieren nach:</p> <p>a) Fahrzeugtypen entsprechend der Klasse der von ihnen an den Strecken verursachten Schäden gemäß Anhang III sowie entsprechend ihrer EURO-Emissionsklasse gemäß Anhang 0;</p> <p>b) Tagesart und Fahrtrichtung;</p> <p>c) Tageszeit und Stauneigung auf der betreffenden Achse sofern keine Mautgebühr mehr als 100% über der während der günstigsten Tageszeit erhobenen Gebühr liegt;</p> <p>d) der betreffenden Achse des Straßennetzes entsprechend der Sensibilität der Region unter ökologischen Gesichtspunkten, der Bevölkerungsdichte, der Randlage und der Unfallgefahr.</p> <p>Eine Differenzierung der Gebühren nach Fahrzeugtyp, Tageszeit und Stauneigung sowie der betreffenden Achse des Straßennetzes muss dem angestrebten Ziel angemessen sein.</p> <p>Bis spätestens 1. Juli 2008 müssen die Mitgliedstaaten die Mautsätze entsprechend der betreffenden Achse des Straßennetzes gemäß Buchstabe c) differenzieren.</p>	<p>10. Unbeschadet der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren nach Absatz 9 können die Mitgliedstaaten die Mautgebührensätze differenzieren nach:</p> <p>a) Fahrzeugtypen entsprechend der Klasse der von ihnen an den Strecken verursachten Schäden gemäß Anhang III sowie entsprechend ihrer EURO-Emissionsklasse gemäß Anhang 0;</p> <p>b) <u>Tagesart und Fahrtrichtung</u>;</p> <p>c) Tageszeit und Stauneigung auf der betreffenden Achse sofern keine Mautgebühr mehr als 100% über der während der günstigsten Tageszeit erhobenen Gebühr liegt;</p> <p>d) der betreffenden Achse des Straßennetzes entsprechend der Sensibilität der Region unter ökologischen Gesichtspunkten, der Bevölkerungsdichte, <u>der Randlage</u> und der Unfallgefahr.</p> <p>Eine Differenzierung der Gebühren nach Fahrzeugtyp, Tageszeit und Stauneigung sowie der betreffenden Achse des Straßennetzes muss dem angestrebten Ziel angemessen sein.</p> <p>Bis spätestens 1. Juli 2008 müssen die Mitgliedstaaten die Mautsätze entsprechend der betreffenden Achse des Straßennetzes gemäß Buchstabe c) differenzieren.»</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Begründung

Wenn die Benutzungsentgelte als Instrumente zur Nachfragesteuerung genutzt werden sollen, müssen alle Faktoren berücksichtigt werden, die sich auf die Straßenbenutzung auswirken, bis hin zur Tagesart, d.h. die einzelnen Wochentage oder Feiertage. Außerdem sollte eine Staffelung des Benutzungsentgelts nach Fahrtrichtung und Tageszeit möglich sein.

Die Beschränkung der Differenzierung der Mautgebührensätze zum Zweck` e der Stauneigungsbeeinflussung aus dem Richtlinienvorschlag herausgenommen werden. Diese Obergrenze würde nämlich die Effizienz von Stauneigungsgebühren unterminieren, die in manchen Fällen auf mehr als das zweifache des Mindestsatzes festgesetzt werden müssten, um einen akzeptablen Verkehrsfluss zu erreichen. Die Behörden sollten die Freiheit haben, das Benutzungsentgelt entsprechend den örtlichen Gegebenheiten auf ein effizientes Niveau festzusetzen. Dabei sollte der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gelten.

Die stärker peripher gelegenen und weniger leicht zu erreichenden Gebiete der EU implizieren zwangsläufig längere Transportstrecken für die Ein- und Ausfuhr von Gütern, weswegen entfernungsbezogene Benutzungsentgelte die lokalen Wirtschaften übergebührlich belasten können. Daher sollten Abweichungen zulässig sein, um solchen Folgen zu begegnen.

Empfehlung 11

Ziffer 4 Einfügung eines Artikels 7b

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
	<i>Text ergänzen</i>
1. Unbeschadet der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und vorbehaltlich der übrigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts können die Mitgliedstaaten bei der Einführung eines Systems von Infrastrukturmaut- und/oder Benutzungsgebühren einen Ausgleich für diese Abgaben gewähren, insbesondere durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuersätze, gegebenenfalls unter die in Anhang I festgelegten Mindestsätze..	1. Unbeschadet der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und vorbehaltlich der übrigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts können die Mitgliedstaaten bei der Einführung eines Systems von Infrastrukturmaut- und/oder Benutzungsgebühren einen Ausgleich für diese Abgaben gewähren, insbesondere durch eine Senkung der Kraftfahrzeug- oder <u>Mineralölsteuersätze</u> , gegebenenfalls unter die in Anhang I festgelegten Mindestsätze.

Begründung

In der Richtlinie sollte den Mitgliedstaaten ausdrücklich das Recht eingeräumt werden, als Ausgleich für die Straßenbenutzungsentgelte die Mineralölsteuersätze zu senken. Die Senkung der Mineralölsteuer ist ein gerechteres Verfahren, um dafür zu sorgen, dass alle Straßenbenutzer im Binnenmarkt gleichbehandelt werden, unabhängig von ihrer Nationalität.

Empfehlung 12

Ziffer (6) Einfügung eines Artikels 8a

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
	<i>Teilweise Streichung und Textänderung</i>
6) Folgende Artikel 8a und 8b werden eingefügt: "Artikel 8a 1. Jeder Mitgliedstaat trägt für die Benennung eine unabhängigen Infrastrukturaufsichtsbehörde Sorge. 2. Die unabhängige	6) Folgender Artikel 8a wird eingefügt: "Artikel 8a Die eventuell gewährten Ermäßigungen der Mautgebühren sind auf die tatsächlichen Einsparungen des Infrastrukturbetreibers bei den Verwaltungskosten begrenzt. Bei der Festlegung der Höhe der Ermäßigung dürfen die in den erhobenen Mautgebühren bereits

<p>Infrastrukturaufsichtsbehörde überwacht das Funktionieren des Maut- und/oder Benutzungsgebührens systems unter Gewährleistung von Transparenz und Nichtdiskriminierung zwischen den Betreibern.</p> <p>3. Unbeschadet der Unabhängigkeit des privaten Konzessionsinhabers, prüft die unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde, ob die aus Maut- und Benutzungsgebühren für Verkehrsinfrastrukturen stammenden Einnahmen für nachhaltige Verkehrsprojekte verwendet werden.</p> <p>4. Die unabhängige Infrastrukturaufsichtsbehörde fördert durch Koordinierung der verschiedenen Finanzierungsmittel für Verkehrsinfrastrukturen Synergieeffekte bei der Finanzierung.</p>	<p>enthaltenen Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden."</p>
<p>5. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Benennung der unabhängigen Infrastrukturaufsichtsbehörde und über deren Zuständigkeitsbereiche.</p>	
<p>Artikel 8b</p> <p>Die eventuell gewährten Ermäßigungen der Mautgebühren sind auf die tatsächlichen Einsparungen des Infrastrukturbetreibers bei den Verwaltungskosten begrenzt. Bei der Festlegung der Höhe der Ermäßigung dürfen die in den erhobenen Mautgebühren bereits enthaltenen Kosteneinsparungen nicht berücksichtigt werden."</p>	

Begründung

Die Einrichtung einer nationalen Aufsichtsbehörde in sämtlichen Mitgliedstaaten ist nicht erforderlich. Die Mitgliedstaaten sollten selbst darüber entscheiden können, wie sie die Finanzierung überwachen und verwalten wollen. Sie sollten geeignete transparente Verfahren für die Buchführung und Rechenschaft über die eingenommenen Entgelte und die Verwendung dieser Mittel für Verkehrszwecke entwickeln.

Empfehlung 13

Ziffer 6(b) Änderung von Artikel 9

<i>Kommissionstext</i>	<i>Vorschlag des AdR</i>
	<i>Text ergänzen</i>
<p>b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:</p> <p>"2. Unbeschadet des Artikels 7, Absatz 11 werden die Einnahmen aus Maut- und/oder Benutzungsgebühren zur Instandhaltung der betreffenden Infrastruktur sowie zugunsten des gesamten Verkehrssektors eingesetzt, unter Berücksichtigung des ausgewogenen Ausbaus der Verkehrsnetze."</p>	<p>b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:</p> <p>"2. Unbeschadet des Artikels 7, Absatz 11 werden die Einnahmen aus Maut- und/oder Benutzungsgebühren zur Instandhaltung der betreffenden Infrastruktur sowie zugunsten des gesamten Verkehrssektors eingesetzt, <u>einschließlich nachhaltiger Verkehrsträgeralternativen</u>, unter Berücksichtigung des ausgewogenen Ausbaus der Verkehrsnetze. <u>Mit diesem Ziele können sie auch zum Ausgleich der Folgen der Kraftfahrzeugsteuerabsenkung verwandt werden.</u>"</p>

Begründung

Die Möglichkeit der Querfinanzierung alternativer Verkehrsträger sollte in Bezug auf jedwede Gebühren ausdrücklich eingeräumt werden, um nachhaltigere Verkehrsträger zu fördern, und zwar nicht nur für sensible Gebiete, in denen Gebührensuschläge zur Anwendung kommen.

Es sollte die Möglichkeit genannt werden, Gebühren zur Finanzierung ausgleichender Steuerabsenkungen einzusetzen.

Brüssel, den 11. Februar 2004

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen

Der Generalsekretär m.d.W.d.G.b.
des Ausschusses der Regionen

Peter STRAUB

Gerhard STAHL

¹ ABl. C 073 vom 23.3.2004, S. 54.

² In der Gemeinschaft findet die Vignette als Mautform – vor allem für Autobahnen – weithin Verwendung, wobei gegen Entrichtung der Mautpauschale ein Beleg ausgehändigt wird, der zur Infrastrukturbenutzung berechtigt.

--

CdR 290/2003 fin (EN) CD-HK/ue

CdR 290/2003 fin (EN) CD-HK/ue