

13.12.17

Antrag

des Landes Nordrhein-Westfalen

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

COM(2017) 275 final; Ratsdok. 9672/17

Punkt 15 a) der 963. Sitzung des Bundesrates am 15. Dezember 2017

Der Bundesrat möge gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt beschließen:

Die Bundesregierung wird gebeten, bei den weiteren Verhandlungen darauf hinzuwirken, dass die Mitgliedstaaten weiterhin die Freiheit haben, zu entscheiden, ob sie zeitbezogene oder streckenbezogene Mautsysteme betreiben.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Streckenbezogene Mautsysteme verursachen einen unverhältnismäßigen Systemaufwand. Vor dem Hintergrund, dass die tatsächlichen Wegekosten eines schweren Lkw etwa 15mal so groß sind wie die eines Pkw, ist die Einbeziehung aller Kfz in eine streckenabhängige Maut daher kein effizientes Verfahren. Ebenso führen solche Systeme zur Entstehung von Bewegungsprofilen, was aus Datenschutzgründen - im Blick auf das verfassungsgerichtlich normierte "informationelle Selbstbestimmungsrecht" der Bürgerinnen und Bürger - abzulehnen ist.

Des Weiteren sind solche Entscheidungen - zwischen Vignetten oder streckenbezogener Maut - auch abhängig von der Ausgestaltung der betroffenen Netze. Ein so großes und weitverzweigtes Netz wie das aller Bundesfernstraßen mit einer Gesamtlänge von über 50.000 km lässt nur mit ganz besonderem, unverhältnismäßigen Aufwand die vollständige Überwachung aller Kfz zu.

Die Lenkungswirkung, die einer streckenbezogenen Maut zugesprochen wird, ist aus einer Vielzahl verkehrsplanerischer Gründe nicht vernünftig realisierbar. Insbesondere erlaubt ein Wegekostenumfang von zum Beispiel 1 Cent je

...

Kfz-km eines Pkw auf der Autobahn keine so starke Gebührenspreizung, dass eine wirkliche verkehrslenkende Wirkung erzielt werden könnte. Zudem darf die freie Wahl von Wegstrecke und Reisezeitpunkt nicht abhängig vom Geldbeutel der Verkehrsteilnehmer werden.

Aus den genannten Gründen und allgemein aus Gründen der Subsidiarität ist die von der Kommission angestrebte Einschränkung der Handlungsoptionen der Mitgliedstaaten nicht hinnehmbar.