

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Dorothee Menzner, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/756 –**

Rechtliche Grundlagen der Lkw-Mauterhebung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die EU-Richtlinie 1999/62/EG (ABl. L 187 vom 20. Juli 1999) regelt die Grundsätze der Mauterhebung für Güterkraftverkehrsfahrzeuge auf Straßen innerhalb der Europäischen Union. Im gemeinsamen Standpunkt (EG) Nr. 33/2005 vom 6. September 2005 einigten sich Rat und Europaparlament auf eine Änderung dieser Richtlinie. In zweiter Lesung hat das EU-Parlament am 15. Dezember 2005 den gemeinsamen Standpunkt mit Änderungen gebilligt.

Laut Artikel 7 Abs. 2 der noch gültigen Fassung dieser Richtlinie ist eine generelle Bemautung nur auf Autobahnen zulässig. Das untergeordnete Straßennetz darf – bei erforderlicher Genehmigung durch die EU-Kommission – zusätzlich nur mit einer Maut belegt werden, wenn Sicherheitsgründe dies erforderlich machen. Sowohl dem gemeinsamen Standpunkt entsprechend als auch nach der vom Europaparlament beschlossenen Fassung soll den Mitgliedstaaten zukünftig ein größerer Spielraum bei der Mauterhebung für das untergeordnete Straßennetz eingeräumt werden.

1. Wird die Bundesregierung der Änderung der Richtlinie 1999/62/EG in der vom Europaparlament in zweiter Lesung verabschiedeten Fassung im EU-Rat zustimmen?

Ja. Die Änderung der Richtlinie in der Fassung der 2. Lesung im Europäischen Parlament entspricht der vorherigen informellen Einigung im Trilog zwischen Rat, Europäischem Parlament und Europäischer Kommission.

2. Wird die Bundesregierung im EU-Rat Änderungsvorschläge einbringen, und wenn ja, welche sind diese?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Auf welche rechtlichen Grundlagen stützt sich die Richtlinie 1999/62/EG, wenn diese den EU-Mitgliedstaaten ausdrücklich untersagt, die nicht im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) enthaltenen Straßen mit einer Maut für Nutzfahrzeuge belegen zu dürfen?

Die Richtlinie 1999/62/EG stützt sich auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Abs. 1 und Artikel 93.

Die Richtlinie 1999/62/EG in der bislang geltenden Fassung trifft keine ausdrückliche Regelung zur Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für schwere LKW auf dem transeuropäischen Straßennetz. Vielmehr beschränkt Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie die Zulässigkeit der Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für schwere LKW grundsätzlich auf Autobahnen, andere mehrspurige Straßen mit autobahnähnlichen Merkmalen sowie auf Tunnel, Brücken und Gebirgspässen. Unter bestimmten Voraussetzungen kann die Erhebung auf andere Abschnitte des primären Straßennetzes ausgedehnt werden.

Daneben lässt Artikel 9 Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG in der bislang geltenden Fassung ausdrücklich das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, spezielle rein lokal bedeutsame Gebühren (Gebühren für die Benutzung von Stadtstraßen und spezifische Gebühren, mit denen orts- und zeitbedingten Verkehrsstauungen entgegen gewirkt werden soll) zu erheben.

4. Teilt die Bundesregierung diese Rechtsposition?

Ja.

5. Wie interpretiert die Bundesregierung diese Bestimmung vor dem Hintergrund des gemeinsamen Standpunkts in Erwägung 5 in dem mit Verweis auf das Subsidiaritätsprinzip es den EU-Mitgliedstaaten völlig freigestellt werden soll, das untergeordnete Straßennetz mit einer Maut zu belegen?

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr konzentriert sich im Wesentlichen auf das transeuropäische Straßenverkehrsnetz (TEN-V). Daher sollen die Mitgliedstaaten gemäß des Gemeinsamen Standpunkts des Rates vom 6. September 2005 Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf dem TEN-V oder Teilen dieses Netzes nur unter den in der Änderungs-Richtlinie genannten Bedingungen erheben können.

Daneben können die Mitgliedstaaten jedoch auch auf den nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen Maut- und/oder Benutzungsgebühren für Nutzfahrzeuge erheben. Sie haben dabei aber die allgemeinen Regelungen des EG-Vertrages – zum Beispiel das Nicht-Diskriminierungsgebot – zu beachten.

Die Bundesregierung begrüßt die im Gemeinsamen Standpunkt zur Änderungs-Richtlinie getroffene Festlegung, die Gebührenerhebung auf dem nachgeordneten Straßennetz künftig der Entscheidung der Mitgliedstaaten zu überlassen.

6. Können nach rechtlicher Auffassung der Bundesregierung Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen nach Artikel 7 der Richtlinie 1999/62/EG – einerseits in der Fassung des gemeinsamen Standpunkts, andererseits in der vom Europaparlament verabschiedeten Fassung – grundsätzlich mit einer Maut für Nutzfahrzeuge belegt werden?

Ja. EG-rechtlich wäre dies gemäß des Gemeinsamen Standpunktes bzw. gemäß der zweiten Lesung des Europäischen Parlaments zur Änderungs-Richtlinie unter Beachtung bestimmter Bedingungen möglich.

7. Falls die Frage 6 bejaht wird, beabsichtigt die Bundesregierung, die entstehende Möglichkeit zur Ausweitung der LKW-Maut auf Bundesstraßen zu nutzen, und wenn ja, welche Strecken sind davon betroffen?

Die Bundesregierung plant über die bisherigen Vorhaben zur Eindämmung von Ausweichverkehren hinaus nicht, auf Basis der mit der Revision der Richtlinie 1999/62/EG erweiterten Handlungsmöglichkeiten die Mautpflicht auszudehnen.

8. Beabsichtigt die Bundesregierung, die durch die Änderung des Artikels 7 Abs. 10 der Richtlinie 1999/62/EG entstehenden Möglichkeiten
 - für Mautaufschläge in sensiblen Gebieten wie Gebirgen und Ballungsräumen,
 - zur größeren Differenzierung der Mautsätze zwischen den Abgasnormen und
 - der zeitlichen Differenzierungzu nutzen?
9. Falls die Frage 8 bejaht wird,
 - a) welche Maßnahmen sind vorgesehen,
 - b) welche Strecken sind davon betroffen und
 - c) wofür sollen die Mautaufschläge in sensiblen Gebieten verwendet werden?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich begrüßt die Bundesregierung die mit der Revision der Richtlinie 1999/62/EG bei der Gestaltung der Mautsätze geschaffenen erweiterten Handlungsmöglichkeiten.

Konkret prüft die Bundesregierung, inwieweit die LKW-Maut verstärkt als Steuerungsinstrument zu einer weiteren Reduktion der vom Schwerlastverkehr verursachten Schadstoffemissionen wie zum Beispiel Feinstäube eingesetzt werden sollte. Sie prüft in diesem Zusammenhang wie der in der revidierten Richtlinie 1999/62/EG vorgesehene größere Spielraum zur Spreizung der Mautsätze genutzt werden kann.

