



UNION europäischer Industrie- und Handelskammern
Rhein, Rhone, Donau, Alpen

UNION européenne des chambres de commerce et d'industrie
Rhin, Rhône, Danube, Alpes

UNIE van Europese Kamers van Koophandel
Rijn, Rhône, Donau, Alpen

Editorial

Die Einführung der Lkw-Maut in Deutschland ist in diesem Herbst vollends zu einem Trauerspiel geworden. Auf die Forderung der UECC, angesichts des ungenügenden Vorbereitungsstands den Start der Maut bis Ende 2003 zu verschieben und allenfalls mittels Selbstdeklaration Gebühren zu erheben, hatte das deutsche Verkehrsministerium noch im Juli erklärt, alles sei im Griff und einem rechtzeitigen Start stünde nichts im Weg. Inzwischen ist klar geworden, dass die bereits eingebauten Geräte nicht verlässlich funktionieren und mehrheitlich wieder ausgebaut werden müssen, dass die Software erhebliche Mängel hat und dass nach wie vor längst nicht genügend Geräte zur Verfügung stehen.

Den Transportfirmen sind erhebliche Schäden entstanden, weil Fahrzeuge tagelang nicht eingesetzt werden können, und dem deutschen Staat entgehen Einnahmen in Milliardenhöhe, weil die ausgehandelten Verträge Konventionalstrafen erst nach langen Übergangsfristen vorsehen. Fachleute erwarten, dass das System bestenfalls im Frühling 2004 eingesetzt werden kann, und selbst der deutsche Verkehrsminister rechnet nicht mehr mit einer Inbetriebnahme im laufenden Jahr. Man darf gespannt sein, wie sich das Ganze weiterentwickelt.

Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär

Aus dem Inhalt

Jahresbericht 2002/2003
Personelles
Aus dem Vorstand
Resolutionen
Reaktionen auf Resolutionen der UECC
Aus den Arbeitsgruppen

September 2003

Herausgeber:

Generalsekretariat, Union europäischer Industrie und Handelskammern

Generalsekretariat

Aeschenvorstadt 67, CH-4010 Basel

Tel.: 0041 61 270 60 10 Fax: 0041 61 270 60 05

Internet: <http://www.union-ihk.org>

E-mail: Rainer.Fueeg@unibas.ch

Jahresbericht 2002/2003

1. Arbeitsschwerpunkte

Der Vorstand der UECC traf sich im abgelaufenen Jahr zu drei Sitzungen in Lugano (CH), Arnhem (NL) und Wien (A). Die wichtigsten Sachthemen waren die Aufarbeitung des Berichts über Lücken und Engpässe im Europäischen Verkehrsnetz sowie die Überarbeitung grundlegender Positionen im Zusammenhang mit der Besteuerung des Güterverkehrs (Road Pricing, Zweckbindung).

Im Sommer 2003 weilte eine Delegation der UECC bei verschiedenen hochrangigen Beamten der GD TREN, brachte die Anliegen der UECC in Bezug auf die Fahrverbote für Lastkraftwagen in Österreich vor und sprach über die weitere Entwicklung bei der Erhebung der Wegekosten für die Verkehrsinfrastruktur in Europa.

Anlässlich der Vorstandssitzungen und der Generalversammlung wurden die grossen Bauwerke der NEAT (Gotthardbasistunnel) und der BETUWE Linie besichtigt und wiederum verschiedene Resolutionen, Stellungnahmen und Briefe an nationale und EU-Behörden zu folgenden Themen verabschiedet:

1. Lücken und Engpässe im Europäischen Verkehrsnetz 2003 (März 2003)
2. Dreigleisiger Ausbau im Anschluss an die Betuwe Linie (Arnhem, Mai 2003)
3. Nachtfahrverbot für LKW in Tirol muss aufgehoben werden (Arnhem, Mai 2003)
4. TGV Rhin-Rhone: Fahrplan muss eingehalten werden (Mulhouse, Juli 2003)
5. UECC unterstützt Änderungsvorschlag für "Eurovignetten-Richtlinie" (Wien, September 2003)

Daneben wurden verschiedene Stellungnahmen und Schreiben an nationale Verkehrsminister und die EU-Kommission gerichtet, welche sich mit der Einführung der LKW-Maut in Deutschland, mit der Verkehrsplanung in der Schweiz, dem Donauausbau sowie mit den Transportverboten in Österreich befassten.

2. Personelles

Als neue Vorstandsmitglieder für die Schweizer Gruppe lösten Claudio Camponovo (HK Ticino) und Paul von Gunten (HK beider Basel) die Herren J.D. Bauer und Dieter Suter ab. Als Nachfolger der Herren Klaus van Lith und Zsolt Gheczy konnten die Herren Andreas Richter (IHK Stuttgart) und Walter Keilbart (IHK Passau) gewonnen werden. Für die französische Landesgruppe konnte als neues Vorstandsmitglied Michel Bailly willkommen geheissen werden, für die österreichische Landesgruppe Josef Mariner (WK Tirol). Pierre Gramegna (Handelskammer Luxemburg) löste Paul Hippert im Vorstand der UECC ab.

3. Mitgliederbestand

Die Erhöhung des Mitgliederbeitrags zur Finanzierung der Lobbyarbeit in Brüssel löste in der deutschen Landesgruppe heftige Diskussionen aus und führte zum Austritt zweier Mitgliedsammern. In Frankreich trat die Regionale Kammer Lothringen aus, weil sich die UECC für die Wiederaufnahme der Rhein-Rhone-Verbindung einsetzte. Die Handelskammern von Brüssel (B), Lüttich (B), Utrecht (NL) und Solothurn (CH) gaben ebenfalls ihren Austritt per Ende 2003 bekannt. Neue Mitgliedsammern konnten im Berichtsjahr nicht gefunden werden. Damit reduziert sich der Mitgliederbestand per 1.1.2004 auf 73 Kammern.

4. Finanzen

Die UECC schloss das Jahr 2002 mit einem Ausgabenüberschuss von € 4'804.95 ab. Massgeblich dazu beigetragen hat der Ausbau der Lobbyarbeit in Brüssel, welcher auf Beschluss des Vorstands aus den Reserven finanziert wurde. Das Vermögen der UECC belief sich am 31.12.2002 auf € 27'457.80. Aus diesem Grunde wurde anlässlich der Generalversammlung 2002 eine leichte Erhöhung der Beiträge beschlossen.

Personelles

Auf die Generalversammlung 2003 hin ist Herr Paul Hippert, Direktor der luxemburgischen Handelskammer, aus dem Vorstand der UECC ausgetreten. Sein Nachfolger ist Herr Pierre Gramegna, der neue Direktor der Handelskammer Luxemburg.

Aus dem Vorstand

Anlässlich seiner Herbstsitzung in Wien hat der Vorstand der UECC eine Stellungnahme zur Wegekostenrichtlinie der EU verabschiedet (siehe unten), in welcher die Vorschläge der Kommission weitgehend unterstützt werden. Die neue Richtlinie stellt einen Meilenstein in der Gebührenerhebung dar, weil sie (endlich) der Willkür verschiedener Mitgliedsstaaten bei der Beschaffung von Finanzmitteln aus dem Verkehr einen Riegel schiebt und einheitliche Regeln vorgibt. Nicht einverstanden ist die UECC mit der zu wenig einschränkenden Definition, wo und wann eine Querfinanzierung zwischen den Verkehrsträgern möglich sei, und mit dem Einbezug der externen Kosten, welche ja bereits über die Mineralölsteuer mehr als ausreichend abgegolten sind.

Resolutionen

UECC unterstützt Änderungsvorschlag für "Eurovignetten-Richtlinie"

Die UECC begrüsst den Vorschlag der Kommission in weiten Teilen und fordert Parlament und Rat auf, ihn zügig zu beraten und zu beschliessen.

Probleme sieht die UECC bei folgenden Punkten:

1. Bei den im Vorschlag erwähnten "Preisen" handelt es sich um von staatlichen Stellen oder von staatlich lizenzierten Monopolunternehmen festgesetzte administrierte Preise, die nicht tatsächliche Knappheiten in Märkten widerspiegeln. Eine an diesen Knappheiten orientierte Ausweitung des Angebots ist daher unwahrscheinlich. Die Zweckbindung der Einnahmen alleine schafft keine Anreize für Erweiterungsinvestitionen.
2. Folglich sieht die UECC auch die Preisdifferenzierung bei den Mauten kritisch. Nur eine Differenzierung nach Schadensklassen und Auslastung (Knappheit des Verkehrsraums) im Tagesverlauf ist effizient. Eine Differenzierung nach der Bedeutung der Achse im Verkehrsnetz und der Sensibilität der Region lehnt die UECC als systemwidrig ab. Das Nachfrageverhalten liesse sich dadurch nur beeinflussen, wenn den Verkehrsteilnehmern alternative Routen zur Verfügung stünden. Dies ist aber regelmässig nicht der Fall.
3. Die Kommission weitet die Direktive auf Fahrzeuge über 3,5 t aus. Pkw sind dagegen nicht betroffen. Dies bedeutet, dass der Lkw weiterhin die gesamten Kosten der Strasseninfrastruktur alleine tragen soll. Deshalb sollte Art. 7, Abs. 9 präzisiert werden: Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich an dem Teil der Kosten des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren, der den Lkw über 3,5 t zuzurechnen ist (und nicht an den Gesamtkosten).
4. Externe Kosten: In die Wegekosten sollen neu auch die "mittelbaren und unmittelbaren Unfallkosten, die nicht durch ein Versicherungssystem getragen werden müssen", eingerechnet werden. Die UECC hat hier grosse Bedenken. Die Heranziehung der Unfallkosten und deren Höhe sind willkürlich. Wie bereits

wiederholt gefordert, sollten nur die internen Kosten in Mautsysteme einbezogen werden. Die externen Kosten sollten durch Steuern abgegolten werden, was bereits durch die sehr hohe Mineralölsteuer erfolgt.

5. Die Kommission empfiehlt, die Benutzungsgebühren für die Unternehmen kostenneutral einzuführen. Ein Ausgleich kann über die Kfz-Steuer erfolgen, die bei der Mauteinführung unter den Mindeststeuersatz gesenkt werden darf, was aber nach Meinung der UECC angesichts der Politik in den europäischen Ländern nicht realistisch ist. Die Kommission wird aufgefordert, Modelle vorzulegen, wie ein kostenneutraler Systemwechsel zu Benutzungsgebühren praktisch möglich ist, ohne das europäische Vertragswerk zu verletzen.
6. Die Kommission hält an der Begrenzung der Mauthöhen auf die Infrastrukturkosten fest und will die anrechenbaren Bau- und Finanzierungskosten auf Infrastrukturinvestitionen begrenzen, die jünger als 15 Jahre sind. Die Berechnungsmethoden der Mitgliedstaaten müssen zukünftig genehmigt werden. Nach Ansicht der UECC darf der 15-Jahre-Zeitraum keinesfalls weiter zurückdatiert werden. Fraglich ist auch die Berechnung einer internen Verzinsung des Kapitals.
7. Die Zweckbindung der Infrastruktureinnahmen für denselben Verkehrsträger muss präzisiert werden.
8. Die Kommission will bestimmten Räumen das Attribut "besonders sensible Regionen" zubilligen (zunächst beschränkt auf Berggebiete). Dort will sie Mauthöhen bis zu 25 % über den Infrastrukturkosten zulassen, um diesen überschüssenden Anteil als Querfinanzierung für andere Verkehrsträger im selben Korridor zu ermöglichen. Die UECC lehnt nach wie vor die Definition von "besonders sensiblen Regionen" in Europa ab. Statt eines generellen Ausnahmeverbehalts für sensible Gebiete fordert sie eine Auflistung der konkreten Projekte oder Korridore, die auf diese Weise behandelt werden sollen.

Reaktionen auf Resolutionen der UECC

Einführung der Lkw-Maut in Deutschland

Ulrich Schüller hat in seiner Antwort auf den Vorstoss der UECC im Juli im Namen des deutschen Verkehrsministers Manfred Stolpe nochmals die manuellen Buchungsmöglichkeiten und das automatische Erhebungssystem erläutert. Die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH werde die Anzahl der "On-Board Units" sofort auf 250000 und zum Ende des Jahres 2003 auf 500000 erhöhen. Das Angebot an diesen Fahrzeuggeräten werde entsprechend der tatsächlichen Nachfrage angepasst. Weitere Informationen und eine Liste aller Mautstellenterminals können auf der Website der Betreibergesellschaft (www.toll-collect.de) abgerufen werden.

Der Schweizer Bundesrat und Verkehrsminister Moritz Leuenberger begrüßte grundsätzlich die Einführung einer Lkw-Maut in Deutschland. Eine Koordinationsgruppe soll in Zusammenarbeit mit der Betreibergesellschaft und den zuständigen deutschen Behörden die Einführung der Lkw-Maut begleiten und nötigenfalls Massnahmen zur Behebung von Verkehrsstörungen im schweizerisch-deutschen Grenzgebiet ausarbeiten. Gemäss R.J. van Dijk von der Direktion Transport und Infrastruktur des niederländischen Verkehrsministeriums wird sein Ministerium mit den zuständigen deutschen Behörden und der Betreibergesellschaft Kontakt aufnehmen, um sich über die neuesten Entwicklungen zu informieren.

Der österreichische Verkehrsminister wies dagegen darauf hin, dass es sich um eine nationale Angelegenheit Deutschlands handelt und eine österreichische Intervention nicht gerechtfertigt sei.

Am 31. Juli 2003 teilte deutsche Verkehrsministerium mit, dass die Einführung der Lkw-Maut um zwei Monate verschoben wird. Technisch soll das System wie geplant am 31. August in Betrieb gehen, Gebühren werden aber erst ab Anfang November 2003 kassiert. Unterdessen ist auch dieser Termin wegen andauernder technischer Probleme in Frage

gestellt. Der Deutsche Speditions- und Logistikverband hat seinen Mitgliedern empfohlen, die Betreibergesellschaft gegebenenfalls wegen defekter OBUs zu verklagen. Nach Auskunft von Verkehrskommissarin Loyola de Palacio prüft die EU-Kommission derzeit, ob die von Deutschland geplante Mauterstattungsregelung für deutsche Spediteure mit dem EU-Recht vereinbar ist.

Transportverbote für LKW in Tirol

Der Schweizer Verkehrsminister Moritz Leuenberger hat in seiner Antwort daraufhingewiesen, dass die Beurteilung der Verbote gegenwärtig in den Händen der europäischen Institutionen liegt.

Andreas Marquardt vom deutschen Verkehrsministerium hat sich wie die UECC gegen beide Verbote ausgesprochen.

Die EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio teilt mit, dass das sektorale Fahrverbot auf einem Teilstück der A12 Inntalautobahn nicht mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist. Da die österreichische Regierung das Verbot nicht zufriedenstellend begründen konnte, hat die Kommission Klage gegen Österreich beim Europäischen Gerichtshof erhoben. Am 30. Juli 2003 wurde das sektorale Fahrverbot vom europäischen Gerichtshof vorerst ausgesetzt. Ein Urteil wird im Oktober erwartet. Das Nachtfahrverbot widerspricht dagegen nicht dem Gemeinschaftsrecht.

Ausbau der Betuwe-Route

Dr. Axel Horstmann, Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung des deutschen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen, verwies darauf, dass der dreigleisige Ausbau der Strecke Oberhausen-Emmerich-deutsche Grenze im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans ausgewiesen ist. In einem Briefwechsel betonten UECC-Präsident Harald Bollmann und das Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen die Wichtigkeit der Schaffung der notwendigen Kapazitäten zur Aufnahme des Güterverkehrs aus dem Hafen Rotterdam.

Der österreichische Verkehrsminister Hubert Gorbach hat sich ebenfalls für die Beseitigung betrieblicher Engpässe ausgesprochen, hält es aber für nicht angebracht, Planungen des Nachbarstaates im Detail zu diskutieren oder zu kritisieren.

Aus der Arbeit der Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"

Sekretariat:

Dipl.-Volkswirt Werner Kühlkamp, Stellvertretender Geschäftsführer, Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, (D).

Tel. 0049 203 2821 278, Fax 0049 203 285349 278

e-mail: kuehlkamp@duisburg.ihk.de

In ihren nächsten Sitzungen wird sich die Gruppe verstärkt mit der Problematik zunehmender Hoch- und Niedrigwasser für die Binnenschifffahrt beschäftigen. Ein weiteres Thema werden die Auswirkungen der FFH-Richtlinie (92/43/EWG) auf die Schifffahrt sein.

Weitere Sitzungsthemen waren die Überprüfung der grossen Transportinfrastrukturkosten in Frankreich und deren mögliche Auswirkungen, das neue Saône-Doubs-Rhin Projekt und die Binnenschifffahrt in der Schweiz.

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

Sekretariat

Dr. Veronika Kessler, Geschäftsführerin,
Wirtschaftskammer Österreich (A)

Tel. 0043 1 501 05 4009, Fax 0043 1 501 05 259

e-mail: veronika.kessler@wko.at

An ihrer Sitzung vom 2. September in München hat sich die Arbeitsgruppe ausschliesslich mit dem Thema "Finanzierung der Infrastruktur" befasst und die nun verabschiedete Stellungnahme zum Entwurf der EU-Kommission zur Änderung der Richtlinie über die Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge (Eurovignetten-Richtlinie) vorbereitet. Zur Frage der Zweckbindung im Verkehrssystem, insbesondere der Querfinanzierung Strasse/Schiene, wurden zum Teil entgegengesetzte Standpunkte vertreten. Es wurde vereinbart, das Thema "Wegekosten/Benutzungsgebühren anderer Verkehrsträger, insbesondere Bahn und Binnenschifffahrt" dem Vorstand zur Diskussion und allfälligen Beschlussfassung vorzulegen.

Transitverkehr/Ökopunkte

Wie bereits im ersten Bulletin dieses Jahres berichtet, gestaltet sich die Nachfolgeregelung für den Transitvertrag in Österreich, der Ende 2003 ausläuft, als äusserst schwierig. Das EU-Parlament will die Nachfolgeregelung auf die österreichischen Alpen einschränken und auch dort Lkw der Klassen EURO-3 und EURO-4 ohne Beschränkungen fahren lassen, während der Ministerrat den Vertrag wie bisher auf ganz Österreich anwenden und EURO-3 Lkw weiterhin dem Ökopunktesystem unterwerfen will. Ein Vermittlungsverfahren soll nun Klarheit bringen. Dem Vermittlungsausschuss werden je 15 Vertreter des Parlaments und des Ministerrats angehören.