

Editorial

Der Strassenverkehr wird teurer. Die Schonfrist ist auch in Deutschland vorbei, die LKW-Maut wird ab 1. Januar 2005 erhoben. In der Schweiz verteuert sich gleichzeitig die Schwerverkehrsabgabe um durchschnittlich 50 %. Tschechien plant die Einführung einer Maut nach deutschem Vorbild per 2006, andere Länder werden wohl folgen. Die Staatsquote wird ein weiteres Mal erhöht.

Bleibt nur zu hoffen – und weiterhin dafür zu kämpfen – dass mit den abgeschöpften Milliarden auch tatsächlich die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut und unterhalten wird!

Ich wünsche Ihnen allen ein erfolgreiches neues Jahr mit vielen kleineren und grösseren Fortschritten in allen Bereichen der europäischen Verkehrspolitik.

*Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär*

Aus dem Inhalt

Seite

<i>Mauteinführung in Deutschland</i>	2
<i>Reaktionen auf Resolutionen der UECC</i>	2
<i>Sitzung des Verkehrsrates der EU</i>	2
<i>Transportachsen zwischen der EU und ihren Nachbarn</i>	3
<i>Aus den Arbeitsgruppen</i>	4
<i>Terminkalender 2005</i>	4

Dezember 2004

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: r.fueeg@borisat.ch

Mauteinführung in Deutschland

Wie erwartet hat das deutsche Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in Berlin der Firma Toll Collect am 15.12.2004 die vorläufige Betriebserlaubnis für sein Mautsystem erteilt. Damit hat der Betreiber grünes Licht, im Auftrag der deutschen Regierung ab 1. Januar 2005 von jedem Lastwagen über zwölf Tonnen Autobahngebühren zu kassieren. Zunächst wird die Maut im Durchschnitt 12.4 Cent pro gefahrenem Kilometer betragen. Busse dürfen weiter gratis fahren. Die deutsche Bundesregierung rechnet mit jährlichen Einnahmen von 2 bis 3 Milliarden Euro.

Das Bundesamt für Güterverkehr hatte zuvor zwei Wochen lang die Ergebnisse einer mehrmonatigen Generalprobe geprüft, während der das weltweit erste satellitengestützte Mautsystem im Vollbetrieb getestet worden war. An diesem Probelauf waren bundesweit 125 Speditionen mit mehreren Tausend Lastwagen beteiligt. Laut Toll Collect lag die Erfassungsquote bei über 99 %.

Viele Transporteure bezweifeln jedoch, dass der Start des Mautsystems reibungsfrei ablaufen wird. Man erwartet einen massiven Rückstau an den Grenzen, weil es angeblich zu wenige Bord-erfassungsgeräte für die satellitengestützte Überwachung der Mautpflichtigen gibt. Wer kein solches Gerät besitzt oder keines mehr bekommt, kann sich entweder via Internet oder über ein stationäres Erfassungsgerät an den Grenzübergängen und Raststätten einbuchen. Etwa 5000 Helfer sollen ab 1. Januar 2005 ein Chaos an den Einbuchungsterminals verhindern.

Ursprünglich sollte die Maut schon im August 2003 eingeführt werden. Wegen grosser technischer Probleme musste die Betreibergesellschaft den Start jedoch zwei Mal verschieben.

Die Europäische Union will bis 2015 ein einheitliches Mautsystem in Europa einführen. Mit Toll Collect konkurrieren dabei auch Systeme anderer Anbieter, darunter Infrarot- und Mikrowellentechnik in der Schweiz und Österreich.

Reaktionen auf Resolutionen der UECC

Verbesserung der Bedingungen für die Binnenschifffahrt auf der Donau

In seiner Antwort auf die Resolution der UECC hat Dr. Ferenc Kovács, stellvertretender ungarischer Verkehrsminister, im Namen seines Premierministers Ferenc Gyurcsány darauf hingewiesen, dass die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen Ungarn und der Slowakei fortgesetzt werden. Ziel sei es, eine Abladetiefe von 2.5 m während 300 Tagen im Jahr zu erreichen. Falls eine Einigung zwischen den bei-

den Ländern erzielt wird, könnten die Ausbauarbeiten ab 2007 beginnen.

Jaroslav Coplak, Direktor der Abteilung für Wasserverkehr im slowakischen Verkehrsministerium, hat die Unterstützung der UECC im Bezug auf das Gabčíkovo-Nagymaros Projekt begrüsst und schliesst sich dem Appell an die ungarische Regierung an. Hingegen hält er eine Umrüstung der Schleuse in Gabčíkovo auf ein Dreikammersystem nicht für sinnvoll, da die zwei Kammern mit ihrer aktuellen Kapazität und Leistungsfähigkeit die übrigen Schleusensysteme auf der ganzen Rhein-Main-Donau Wasserstrasse schon jetzt

übertreffen. Die langen Wartezeiten seien eher auf mangelhafte Schiffsverkehrsregelungen und Organisation zurückzuführen.

Wenn beide Schleusenammern im Einsatz sind, sollte der Schiffsverkehr durch Gabčíkovo reibungslos verlaufen.

Sitzung des Verkehrsrates der EU vom 6./7. Oktober 2004

Eurovignette

Auch im dritten Anlauf konnte keine Einigung über die geplante EU-Wegekostenrichtlinie ("Eurovignette") erzielt werden. Der von der niederländischen Ratspräsidentschaft vorgelegte Kompromissvorschlag scheiterte erneut an der Ablehnung mehrerer Mitgliedstaaten. Die wesentlichen Punkte des Vorschlags waren:

- Empfehlung (keine Verpflichtung) an die Mitgliedstaaten, die Einnahmen aus den Mautgebühren wieder in den Verkehrssektor zu investieren
- die Gebühren in den Gebirgsregionen um 15 % zu erhöhen
- die Gebühren für den Brenntunnel um 25 % zu erhöhen
- keine obligatorische gemeinsame Methode für die Berechnung der Mautbeträge vorzusehen
- Änderungen der Mautbeträge zu erlauben.

Italien, Portugal und Spanien forderten möglichst geringe Mautgebühren, die vollständig wieder in den Verkehrssektor und dabei möglichst in den Strassenverkehr zurückfliessen sollten; Deutschland, Frankreich und Österreich sprachen sich demgegenüber gegen eine Zweckbindung der Maut aus.

Galileo

Der Verkehrsrat hat der Europäischen Kommission die Genehmigung erteilt, mit der Ukraine Verhandlungen einzuleiten, die zu einer Zusammenarbeit im Bereich des Satellitennavigationsprojektes Galileo führen sollen. Das Abkommen wird nach Vorbild der bereits bestehenden Vereinbarungen mit China und Israel geschlossen werden. Es umfasst unter anderem eine multilaterale und industrielle Zusammenarbeit sowie wissenschaftliche Aktivitäten und Forschungsarbeiten für Harmonisierungsnormen.

Transportachsen zwischen der EU und ihren Nachbarländern

Die Europäische Union hat eine hochrangige Gruppe beauftragt, die prioritären Transportachsen zur Verbindung der EU an ihre Nachbarländer zu identifizieren. Die Gruppe besteht aus Vertretern der Kommission, der Mitgliedstaaten der EU, der Nachbarländer (vor allem Türkei, Schweiz, Albanien, Russland, Ukraine, Moldawien, Weissrussland, Algerien, Ägypten, Israel, Libanon, Marokko), der grossen internatio-

nale Finanzinstitute sowie der Ratspräsidentschaft der EU. An der ersten Sitzung Mitte Oktober 2004 wurden die Kriterien zur Identifizierung der trans-europäischen Hauptverkehrsachsen erörtert und Fragen der Interoperabilität und der Finanzierung diskutiert. Bis Jahresende soll die Gruppe der Kommission die definitiven Kriterien für die Auswahl der künftigen prioritären Projekte mitteilen und bis Herbst 2005 ei-

nen Endbericht mit den ausgewählten Projekten vorlegen. Auf dessen Grund-

lage wird die Kommission über die künftigen Schritte entscheiden.

Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"

Dipl.-Volkswirt Werner Kühlkamp,
Geschäftsführer, Industrie- und Handelskammer
Duisburg-Wesel-Kleve (D).
Tel. 0049 203 2821 278, Fax 0049 203 285349 278
e-mail: kuehlkamp@duisburg.ihk.de

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe findet am 24./25. Januar 2005 in Brüssel statt.

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

Dr. Veronika Kessler, Geschäftsführerin,
Wirtschaftskammer Österreich (A)
Tel. 0043 5 90 900 4009, Fax 0043 5 90 900 259
e-mail: veronika.kessler@wko.at

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe findet am 24./25. Januar 2005 in Brüssel statt.

Terminkalender 2005

Vorstand:

21./22. April 2005 Köln (D)
15. September 2005 Salzburg (A)

Generalversammlung:

16. September 2005 Salzburg (A)

Arbeitsgruppen Wasserstrassen und allgemeine Verkehrsangelegenheiten:

24./25. Januar 2005 Brüssel (B)