



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
RHEIN, RHONE, DONAU, ALPEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
RHIN, RHÔNE, DANUBE, ALPES

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
RIJN, RHÔNE, DONAU, ALPEN

UECC fordert Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung durch Wegekostenrichtlinie

Mit der Vorlage eines Novellierungsvorschlags zur Wegekostenrichtlinie hat die Europäische Kommission im Juli 2003 den Entwurf eines Rechtsrahmens für die Lkw-Maut geschaffen. Sie verfolgt damit das Ziel, einheitliche Grundsätze einer Infrastrukturfinanzierung festzulegen und die Erhebungsmethode für Infrastrukturbenutzungsentgelte europaweit zu vereinheitlichen.

Dieses Ziel erhält zusätzliche Dringlichkeit einerseits durch den prognostizierten Anstieg des Verkehrsaufkommens nach dem Beitritt neuer Mitgliedsländer und andererseits durch die knappe Finanzausstattung der Verkehrsbudgets in den meisten EU-Staaten.

Eine rasche Verabschiedung des neuen Richtlinienvorschlags und insbesondere der Bestimmungen betreffend eine Zweckbindung der Mauteinnahmen ist in diesem Zusammenhang von vorrangiger Bedeutung, als auch der im Juli dieses Jahres von der Europäischen Kommission vorgelegte neue TEN-Finanzierungsvorschlag auf den dringenden Nachholbedarf im Bereich Verkehrsinfrastruktur hinweist. Der Vorschlag sieht zwar erfreulicherweise eine Aufstockung der Haushaltsmittel TEN-Verkehr (2007-2013) auf rund 20 Mrd. Euro vor, ohne entsprechende zusätzliche Finanzausstattung der nationalen Verkehrsbudgets der Mitgliedstaaten, sind jedoch auch diese Mittel bei weitem nicht ausreichend.

Die UECC bedauert daher, dass der EU-Verkehrsministerrat bislang keine politische Einigung zur Wegekostenrichtlinie erzielen konnte. Umso nachdrücklicher ist die neue Kommission aufgefordert, an den grundlegenden Zielen ihres Vorschlags festzuhalten. Wird die Wegekosten-Richtlinie mit der Zweckbindung der Mauteinnahmen nicht zügig verabschiedet, wird aufgrund einer Fehlallokation der Einnahmen aus dem Verkehrssektor auch das TEN-Programm nicht wie geplant umgesetzt werden können.

Die Kernelemente des neuen Richtlinienvorschlags sind aus Sicht der UECC:

- **Verwendung der Mauteinnahmen**

Die Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Bereich Verkehrsinfrastruktur muss gewährleistet sein. Die Mauteinnahmen dürfen nicht als Sanierungsbeitrag für chronische Haushaltsdefizite verwendet werden.

Jeder Verkehrsträger soll grundsätzlich selbst die Kosten seiner Infrastruktur finanzieren. Nur in eng zu definierenden Ausnahmefällen ist eine Quersubventionierung anderer Verkehrsträger in den TEN-Korridoren zu akzeptieren.

- **Belastungsneutralität**

Der Systemwechsel darf zum Schutz der Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft nicht zu einer Zusatzbelastung des Verkehrssektors führen, sondern muss durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer oder andere Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Der Grundsatz der Aufkommensneutralität ist dabei strikt einzuhalten.

- **Mauthöhe**

Bei der Berechnung der Mautgebühren sind lediglich die Kosten für den Bau und Betrieb von Straßen zu berücksichtigen, um Willkür bei der Festsetzung zu verhindern.

Die UECC lehnt eine Aufweichung dieser grundlegenden Prinzipien des Kommissionsvorschlags ab und ersucht den neuen Kommissar, die Verkehrsminister und das Europäische Parlament die Bemühungen um eine wirtschaftsfreundliche Entscheidung, die ein Zusammenrücken der Mitgliedsländer erleichtert, zügig wieder aufzunehmen bzw. voranzutreiben.

Die Sicherung einer adäquaten Verkehrsinfrastruktur und damit der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft erfordert eine rasche Verabschiedung der neuen Wegekosten-Richtlinie, insbesondere der Bestimmungen, die eine Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gewährleisten.

Passau, im Oktober 2004