



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

Stellungnahme zur Änderung der Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Eurovignette)

Bereits mehrfach hat sich die UECC für eine rasche Verabschiedung einer geänderten Wegekostenrichtlinie ausgesprochen. Im Hinblick auf die am 14.11.2005 beschlossene Position des Verkehrsausschusses und die bevorstehende Abstimmung in Plenum bekräftigt die UECC ihren Standpunkt: Die im April dieses Jahres erfolgte Einigung des Verkehrsministerrates der erweiterten EU über die Eurovignettenrichtlinie wird grundsätzlich begrüßt. Die UECC fordert das Parlament auf, die anstehende Entscheidung über die Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie im Sinne des im Rat erzielten Gemeinsamen Standpunktes zu treffen. Weitere langwierige Vermittlungsverfahren sind der Wirtschaft, welche die seit Jahren geforderte Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Transportsektor dringend benötigt, nicht zuzumuten. Eine fiskalische Harmonisierung und dabei eine Begrenzung der Abgabenhöhe auf die Kosten der Verkehrswege sind dringend erforderlich, um die Vollendung des Binnenmarktes und die Sicherung des freien Warenverkehrs zu gewährleisten.

Anmerkungen zu den einzelnen Punkten der Richtlinie:

- **Einbeziehung externer Kosten in die Mautgebührenberechnung**

Wie bereits mehrfach betont, hat die UECC große Bedenken gegen eine Einbeziehung der externen Kosten. Zur Erzielung eines Ergebnisses erscheint ihr der Gemeinsame Standpunkt des EU-Ministerrates im Sinne einer Maximalvariante als möglicher Kompromiss. Jede darüber hinausgehende Anlastung externer Kosten im Rahmen der Ermittlung der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren wird jedoch strikt abgelehnt. Keinesfalls akzeptabel ist daher der vom EP-Verkehrsausschuss vorgeschlagene Automatismus eines 60%-igen Zuschlags, sollte innerhalb von 5 Jahren kein neuerlicher Vorschlag zur Novellierung der Richtlinie vorliegen.

Eine Internalisierung der externen Kosten ohne europaweit einheitliche Berechnungsmethode würde zwangsläufig zu einem Ausufern der Gebühren führen. Investitionskosten zur Lärmreduktion sollen, wie im Kompromisstext des Rates vorgesehen, als Infrastrukturkosten gewertet werden können, sofern sie sich konkret mit angemessenen, europaweit einheitlichen Berechnungsmethoden quantifizieren lassen.

Staukosten, also in Geldwert ausgedrückter Zeitverlust durch Verkehrsüberlastung, müssen ohnehin vom Unternehmer getragen werden. Für die Anlastung von Unfallkosten sind Infrastrukturabgaben nicht das geeignete Instrument, da das Unfallrisiko primär vom einzelnen Lenker abhängt. Umweltkosten lassen sich schwer quantifizieren und sind nicht exakt nach dem Verursacherprinzip zuzuordnen. Zum Teil werden sie überdies ohnehin durch die Besteuerung bestimmter Energieträger (Mineralölsteuer) abgegolten. **Die UECC stimmt daher grundsätzlich dem Textvorschlag des EU-Ministerrates im Sinne einer Maximalvariante zu und lehnt jede darüber hinausgehende Anlastung externer Kosten strikt ab.**

Völlig außer Acht gelassen wird im Zuge der Diskussion zudem, dass der Transport von Gütern eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren des Binnenmarktes darstellt. Neben den externen Kosten im Bereich Umwelt und Soziales wird somit auch ein beträchtlicher externer Nutzen hinsichtlich Wirtschaftswachstum und Beschäftigung generiert. Erst der zwischenbetriebliche Transport schafft die Voraussetzungen für eine arbeitsteilige Wirtschaft, die nachhaltige Arbeitsplätze in Hochlohnländern erhält und schafft – im Sinne des Gedankens von Lissabon! Der Straßentransport muss daher als eines der Kernelemente des Standortfaktors „Erreichbarkeit“ betrachtet werden, der wesentlich zur positiven Entwicklung und Attraktivitätssteigerung des europäischen Wirtschaftsraumes beiträgt.

Diese positiven externen Effekte müssen in einem zukünftigen Berechnungsmodell ebenfalls Berücksichtigung finden.

- **Mautsatzdifferenzierung**

Die durch die Richtlinie vorgegebenen Variationsmöglichkeiten konnten schon bisher, wenn auch in geringerem Umfang, von den Mitgliedstaaten genutzt werden. **Die derzeit bestehenden Differenzierungsmöglichkeiten (nach Euro-Emissionsklasse bis 50 %; nach Tageszeit bis 100 %) werden als ausreichend empfunden.** Eine Mautsatzdifferenzierung darf keinesfalls auf die Erzielung zusätzlicher Mauteinnahmen ausgerichtet sein.

Der vom EP-Verkehrsausschuss vorgeschlagene Zeitpunkt 2010 für eine verpflichtende Mautsatzdifferenzierung nach Euroemissionsklassen ist im Hinblick auf die Investitionszyklen zur Erneuerung der Fahrzeugflotten zu kurz bemessen. Darüber hinaus ist zu prüfen, welche Auswirkungen mit der Aufnahme des zusätzlichen Kriteriums „einschließlich der Höhe der PM10 und NOx-Emissionen“ verbunden sind. Diese Bestimmung ist aus Sicht der UECC insofern schwer verständlich, als die Festlegung der Euroemissionsklasse bereits das höchstzulässige Ausmaß der PM10 und NOx-Emissionen umfasst.

- **Mautzuschlag zur Querfinanzierung in sensiblen Regionen**

Wie bereits mehrfach ausgeführt, spricht sich die UECC für eine möglichst enge und exakte Definition von sensiblen Regionen aus. Der vom EP-Verkehrsausschuss angenommene Änderungsantrag ist daher aufgrund seiner weiten Formulierung,

insbesondere durch die Aufnahme der Ballungsräume in die Begriffsbestimmung, nicht akzeptabel. „Sensible Regionen“ müssen sich auf Bergregionen beschränken, wobei dieser Begriff zudem weiter zu präzisieren ist, um unterschiedlichen Auslegungen in den Mitgliedsstaaten vorzubeugen. **Die UECC fordert eine abschließende Auflistung der konkreten Projekte oder Korridore, in denen ein Mautzuschlag festgelegt werden kann.**

Jeder Verkehrsträger hat prinzipiell seine Kosten zu tragen. Genau definierte Ausnahmefälle der Querfinanzierung wären nur unter bestimmten Voraussetzungen vorstellbar. **In diesem Sinne kann die UECC der Position des EP-Verkehrsausschusses, der zufolge einheitlich ein Zuschlag von 25 % zur Querfinanzierung in sensiblen Regionen vorgesehen ist, nicht zustimmen.** Der Ansatz des Rates, der hinsichtlich der Höhe des Zuschlages differenziert, indem grundsätzlich ein Prozentsatz bis zu 15 % und nur für grenzüberschreitende TEN-Abschnitte ein Zuschlag bis zu 25 % vorgesehen ist, muss weiterverfolgt werden. Es ist notwendig, die Möglichkeit der Querfinanzierung auf TEN-Projekte zu beschränken, die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Mautzuschlag erhoben wird. Die Erhebung des Aufschlags darf keine Benachteiligung des gewerblichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge haben. Der Zeitraum, in dem der Aufschlag erhoben werden soll, ist im Voraus festzulegen und zu begrenzen und muss hinsichtlich der erwarteten Einnahmen mit den vorgelegten Finanzierungsplänen und der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse vereinbar sein. Bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben ist die Zustimmung der betreffenden Mitgliedsstaaten erforderlich. Die Kommission muss die Möglichkeit haben, die von dem betreffenden Mitgliedstaat geplanten Gebühren abzulehnen oder deren Abänderung zu verlangen. Ergänzend hält die UECC fest, dass die Möglichkeit der Querfinanzierung dem Grundsatz, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur primär durch den Nutzer zu erfolgen hat, diametral entgegensteht.

- **Geltungsbereich**

Zur Förderung fairer Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt sind Benutzungsentgelte für die Straßeninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union aufgrund einheitlicher Grundlagen und Berechnungsmethoden zu ermitteln. Dies ist jedoch nur für jene Straßeninfrastruktur sinnvoll, die für das Funktionieren des Binnenmarktes notwendig ist. Eine Ausweitung der Mautpflicht auf das niederrangige Straßennetz würde dem Subsidiaritätsprinzip widersprechen. **Der Geltungsbereich ist somit ausschließlich auf das hochrangige Straßennetz einzuschränken und darf sich nicht auf die Ausweichrouten, die innerhalb des niederrangigen Netzes liegen, ausdehnen.**

- **Zweckbindung der Mauteinnahmen**

Die Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Bereich Verkehrsinfrastruktur stellt ein Kernanliegen der UECC dar. Derzeit ist, wie bereits in 1. Lesung, keine verpflichtende Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Instandhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen. Einnahmen aus dem Verkehrssektor sollten jedoch ausschließlich in diesen Sektor zurück fließen und nicht zur Deckung von Haushaltsdefiziten in anderen Bereichen verwendet werden. Darüber hinaus sollten die

Einnahmen aus der Benutzung der TEN-Straßen vorwiegend für Investitionen in deren Ausbau zur Verfügung gestellt und nur in Ausnahmefällen zur Förderung der Infrastruktur anderer Verkehrsträger aufgewendet werden. Dies gilt umso mehr, als auch die Europäische Kommission in ihrem TEN-Finanzierungsvorschlag vom Juli 2004 auf den dringenden Nachholbedarf im Bereich Verkehrsinfrastruktur hinweist und eine Aufstockung der Haushaltsmittel TEN-Verkehr (2007-2013) auf rund 20 Mrd. Euro vorsieht. Ohne eine entsprechende zusätzliche Finanzausstattung der nationalen Verkehrsbudgets der Mitgliedsstaaten sind jedoch die im Rahmen der TEN-Finanzierung von Seiten der Europäischen Union zur Verfügung gestellten Mittel bei weitem nicht ausreichend um das TEN-Programm wie geplant umsetzen zu können. **Die UECC fordert daher eine Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung auch im Rahmen der Eurovignettenrichtlinie.**

Die UECC ist eine Vereinigung von 75 Industrie- und Handelskammern aus den Benelux-Staaten, Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Österreich, Ungarn, der Slowakei, Rumänien und Bulgarien und vertritt die Interessen von ca. 2,5 Millionen europäischer Firmen. Sie setzt sich in ihrem Einzugsgebiet für die wirtschaftliche Entwicklung im weitesten Sinne ein und konzentriert ihre Aktivitäten auf Fragen der europäischen Verkehrspolitik zu Wasser, zu Lande und in der Luft sowie auf die mit dem Betrieb der Verkehrswege zusammenhängenden Fragen (Marktordnung, Verkehrslenkung, Umweltfragen, usw.).

Basel, 7. Dezember 2005