

uecc



**UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
FÜR VERKEHRSPFRAGEN
UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
POUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS
UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
VOOR VERVOERSVRAAGSTUKKEN**

Resolution

Politische Einigung des Rates vom 15. Oktober 2010 (15147/10) zum Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge („Wegekosten- / Eurovignetten-Richtlinie“), KOM(2008)436

Die Europäische Kommission hat im Rahmen des am 7. Juli 2008 vorgestellten Maßnahmenpaketes „Ökologisierung des Verkehrs“ unter anderem einen Vorschlag zur Änderung der sogenannten EU-Wegekosten-/ Eurovignetten-Richtlinie vorgelegt. Diese Novelle soll in Zukunft eine stärkere Berücksichtigung externer Kosten des Straßengüterverkehrs durch Mautgebühren ermöglichen.

In die Berechnung von Lkw-Mauttarifen sollen demnach künftig die Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und Verkehrsstaukosten einbezogen werden dürfen. Kosten für den Klimawandel/CO₂-Emissionen und Unfall(folge)kosten sollen auch in Zukunft nicht über Straßenbenutzungsentgelte abgegolten werden, da diese Kostenfaktoren durch andere Instrumente zielführender internalisiert werden können.

Der Geltungsbereich der Richtlinie beschränkt sich weiterhin auf den Straßengüterverkehr. Die Möglichkeit zur Einhebung derartiger zusätzlicher Mautgebühren für externe Kosten wird den einzelnen Mitgliedstaaten frei gestellt.

Die UECC fordert:

- **Keine einseitige Belastung eines Verkehrsträgers – Keine einseitige Belastung innerhalb eines Verkehrsträgers**

In den Prozess der Internalisierung externer Kosten sind alle Verkehrsträger einzubeziehen. Solange eine Gleichbehandlung der einzelnen Verkehrsträger nicht sichergestellt ist, werden zusätzliche Gebühren für die Straße abgelehnt.

Die optimale Gestaltung eines Gesamtkonzepts zur Internalisierung externer Effekte wird nur durch eine Berücksichtigung aller Akteure gewährleistet. Es können nicht sämtliche externe Kosten des Verkehrs der Wirtschaft zugerechnet werden. Umweltauswirkungen, die auf den Privatsektor oder die Landwirtschaft zurückgehen, werden derzeit nicht berücksichtigt.

In der Begründung des Richtlinienvorschlags wird festgehalten, dass nur ca. ein Viertel der negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs dem Güterkraftverkehr zugerechnet wird und die Einhebung der Gebühren nach dem Verursacherprinzip vorgenommen werden soll. Es ist

daher nicht nachvollziehbar, weshalb ausschließlich die Verursacher von nur einem Viertel der externen Kosten eines Verkehrsträgers durch höhere Gebühren belastet werden sollen.

- **EU-weit einheitliche Regelungen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen**

Der Entwurf räumt den Mitgliedstaaten ein weites Ermessen in mehreren Punkten ein. Es ist daher davon auszugehen, dass von den vorgesehenen Möglichkeiten zur Mautanhebung in sehr unterschiedlichem Ausmaß Gebrauch gemacht werden wird.

Um Wettbewerbsverzerrungen im EU-Binnenmarkt zu vermeiden tritt die Wirtschaft grundsätzlich stets für möglichst einheitlich umzusetzende Regelungen ein.

- **Externe Nutzen einbeziehen und bereits bezahlte Steuern und Abgaben berücksichtigen**

Leider werden die positiven externen Effekte des Verkehrs („externe Nutzen“), wie etwa die direkte und indirekte Wertschöpfung, Erreichbarkeitswirkungen, höhere Arbeitsteilung und damit verbundene Produktivitätsgewinne, etc. nicht berücksichtigt. Eine Einschränkung auf die Internalisierung allein negativer Effekte bewirkt eine verzerrte Betrachtung der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen des Verkehrs.

Sicherzustellen ist außerdem, dass bei der Berechnung externer Kosten sämtliche von den Verkehrsteilnehmern bereits bezahlten Steuern und Gebühren berücksichtigt und in Abzug gebracht werden. Wir verweisen darauf, dass die Verkehrskosten in letzter Zeit unter anderem aufgrund hoher Treibstoffpreise deutlich gestiegen sind.

- **Keine Anlastung von Staukosten ausschließlich an den Güterverkehr**

Die vorgeschlagene Anlastung von Staukosten ausschließlich an den Wirtschaftsverkehr wird mit aller Entschiedenheit abgelehnt. Staukosten sind bereits internalisiert. Gerade die Wirtschaft trägt bereits derzeit die vor allem durch Zeitverlust entstehenden Kosten und ist bestrebt diese möglichst zu vermeiden.

Aufgrund bestehender gesetzlicher Beschränkungen (Lkw-Fahrverbote, Vorschriften zur Lenkzeit, etc.) und vertraglicher Verpflichtungen, wie einzuhaltende Liefertermine, besteht für den Wirtschaftsverkehr vielfach keine Möglichkeit, Transporte außerhalb der Spitzenverkehrszeiten durchzuführen.

Hauptursachen für Staus sind zudem Unfälle, Baustellen und Kapazitätsengpässe durch unzureichenden Infrastrukturausbau. In den seltensten Fällen sind Staubildungen auf den Straßengüterverkehr zurückzuführen, sondern treten vor allem zu Zeiten erhöhten Personenverkehrs auf (z.B. in Ballungsräumen während der Morgen- und Abendstoßzeiten oder im Urlaubsreiseverkehr).

Deshalb lehnen wir auch die vorgeschlagene Erhöhung der Tarife für die Hauptverkehrszeiten strikt ab.

- **Exakte Festlegung der Berechnungsmethoden und Festsetzung von Höchstgrenzen für die einzelnen Kostenfaktoren**

Die Festlegung einheitlicher Berechnungsmethoden und maximal zulässiger Beträge für jeden anlastbaren Kostenfaktor wird ausdrücklich begrüßt. Damit wird ein EU-weit einheitlich umzusetzender Rahmen für die Berechnung vorgeschlagen.

Die für Bergregionen vorgesehene mögliche Verdoppelung der Kosten für Luftverschmutzung sowie sogar Verfünffachung der Kosten für Lärmbelastung wird abgelehnt. Diese Vervielfachung der Mautzuschläge würde zu einer weiteren Auseinanderentwicklung der einzelnen nationalen Mauttarifniveaus führen.

Besonders wichtig ist die Beibehaltung der EU-weit einheitlichen Obergrenzen für die jeweiligen externen Kostenfaktoren. In diesem Zusammenhang ist unbedingt sicherzustellen, dass die im Anhang IIIa (bzw. nunmehr Anhang IIIb) angeführten Tabellenwerte als absolute Maximalwerte für schwere Nutzfahrzeuge anzusehen sind.

- **Keine Ausweitung der Möglichkeit eines Maut-Aufschlages in Bergregionen**

Jeder Verkehrsträger hat prinzipiell seine Kosten zu tragen. Genau definierte Ausnahmefälle der Querfinanzierung sind nur unter bestimmten eng definierten Voraussetzungen vorstellbar.

Die neu vorgeschlagene Möglichkeit, einen Maut-Aufschlag auch auf Alternativstrecken zu erheben, ist ersatzlos zu streichen. Die Regelung der derzeit geltenden Richtlinie in diesem Punkt sollte auch in Anbetracht des Fehlens einer ausreichend bestimmten Definition des Begriffes „Bergregionen“ nicht noch weiter gefasst werden.

Das zur Verhinderung einer doppelten Gebührenbelastung von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Verbot der Kumulierung von externer Kosten-Maut und Maut-Aufschlag muss unbedingt beibehalten werden.

- **Mittelverwendung für Straßenverkehrsinfrastruktur bzw. zur unmittelbaren Reduktion negativer Effekte**

Betreffend die Verwendung der eingenommenen Mittel wird ein zu großer Spielraum offen gelassen. Einnahmen aus der Infrastrukturkosten-Maut könnten daher von mehreren Mitgliedstaaten weiterhin nicht zweckgerichtet für die Erhaltung und den Ausbau der Straßeninfrastruktur eingesetzt werden.

Aufgrund der Einnahmen aus einer externen Kosten-Maut werden zusätzliche Mittel für technologische Entwicklungen und Maßnahmen zur unmittelbaren Reduktion der damit abgegoltenen negativen Effekte des Straßenverkehrs zur Verfügung stehen. Auch diesbezüglich ist die Zweckwidmung der Mittel exakter zu definieren.

Die UECC ist eine Vereinigung von 70 Industrie- und Handelskammern aus neun europäischen Ländern. Sie vertritt die Interessen von mehr als 2.5 Millionen Unternehmen in Fragen der europäischen Verkehrs- und Infrastruktur-Politik.

Basel, 21. Dezember 2010