

## LKW-Maut für die Umwelt?

Handlungsspielräume und Strategien  
im EU-Kontext auf dem Prüfstand

Tagungsband

Franz Greil (Hrsg)

35



WIEN



Wien, 2009  
ISBN 978-3-7063-0371-2

Verkehr und Infrastruktur  
Nr 35

# **LKW-Maut für die Umwelt?**

## **Handlungsspielräume und Strategien im EU-Kontext auf dem Prüfstand**

**Tagungsband**

Franz Greil (Hrsg)



Zusammenstellung: Franz Greil (AK-Wien)

Bearbeitung und  
Layout: Christine Schwed (AK-Wien)  
unter Mitarbeit von: Melanie Balasz (AK-Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien  
Prinz-Eugen-Straße 20-22  
1040 Wien  
Tel: +43 1 50165 / 2698  
Fax: +43 1 50165 / 2105  
E-Mail: [christine.schwed@akwien.at](mailto:christine.schwed@akwien.at)

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2009, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

**Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme**

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien.

# Vorwort

„Der Schwerverkehr auf der Straße bezahlt nicht alle Kosten, die er verursacht!“ Diese Aussage ist Gegenstand langjähriger Debatten. Mit dem neuen Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission im Juli 2008 hat diese Diskussion eine neue Qualität erreicht<sup>1</sup>. Demnach soll rechtlich erstmals eine Einbeziehung von externen Kosten des Lkw-Verkehrs bei Luftverschmutzung, Lärm und Stau in die Berechnung einer fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut für EU-Mitgliedsstaaten möglich werden. Zudem bietet der aktuelle EU-Rechtsrahmen schon jetzt Möglichkeiten, Schritte zu mehr Kostenwahrheit (zB Umweltabgaben auf Autobahnen im Einzugsbereich städtischer Ballungsräume, Bemaufung von Straßenabschnitten abseits der Autobahnen) zu setzen, sofern in den EU-Mitgliedsstaaten eine effektive Bemaufungsstruktur zur Verfügung steht.

Dies bildete den Hintergrund für die Fachtagung „Lkw-Maut für die Umwelt? – Handlungsspielräume und Strategien im EU-Kontext auf dem Prüfstand“, die von der Arbeiterkammer Wien am 21. Oktober 2008 abgehalten wurde. Die Veranstaltung sollte eine wissenschaftliche Bestandsaufnahme von externen Kosten, also Folgekosten des Lkw-Verkehrs bei Luftverschmutzung, Lärm, Stau, Klimaschutz und Unfallfolgekosten, vornehmen und in weiterer Folge den vorliegenden Richtlinienvorschlag der Kommission in all seinen Facetten und politischen Implikationen einer Würdigung unterziehen. In einem weiteren Schritt wurden die zwei geplanten nationalen Road-Pricing-Systeme in Frankreich und Schweden vorgestellt, die bereits bestehende Handlungsspielräume für mehr Kostenwahrheit im Verkehr ausnützen und Zielsetzungen der neuen Richtlinie vorwegnehmen.

Der Beitrag von Norbert Bacher-Lagler führt die Position der Arbeiterkammer und der Gewerkschaft VIDA aus. Im Vordergrund stehen hier eine volle Anlastung aller sozialen Kosten und eine effektive Kontrolle der gesetzlichen Bestimmungen, die einen fairen Wettbewerb unter allen Verkehrsträgern sicherstellen. Das Positionspapier der Bundesarbeitskammer selbst ist im Anhang angeführt.

Die wissenschaftliche Konsolidierung externer Kosten wird durch Markus Maibach vorgenommen, der im Vorfeld des Richtlinienvorschlags im Auftrag der Europäischen Kommission an der Erstellung der Impact-Studie und des EU-Handbuchs zu externen Kosten des Verkehrs maßgeblich beteiligt war. Er zeigt auf, dass gesicherte Methoden zur Berechnung dieser externen Kosten vorliegen, wobei es in der Praxis einen gewissen Spielraum bei der Übertragung dieser ermittelten Werte gibt.

---

<sup>1</sup> *Vorschlag 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 (KOM/2008/0436 endg. - COD 2008/0147)*

Szabolcs Schmidt legt die Motive der Europäischen Kommission für die Beschlussfassung des Richtlinienvorschlags und des Maßnahmenpakets „Für eine Ökologisierung des Verkehrs“ dar. Er nimmt Bezug auf die historische Entwicklung der „Eurovignetten“-Richtlinie, die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen bei Straßenbenützungsgeldern in den EU-Mitgliedsstaaten sowie auf die Wirkungsanalyse und die Zielsetzungen bei dem Richtlinienvorschlag. Zum besseren Verständnis sind im Anhang auch noch das Memo und der genaue Wortlaut des Vorschlages abgebildet.

Die Beiträge von Thomas Glöckel, Jörg Leichtfried und Franz Greil unterziehen den Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission aus verschiedenen Gesichtspunkten einer kritischen Würdigung.

Anhand der Präsentationen von Oliver Quoy und Jonas Sundberg werden nationale Road-Pricing Modelle aufgezeigt, die den Anspruch erheben, die Internalisierung externer Kosten abbilden zu wollen. Das Bemerkenswerte an dieser neuen Generation von Mautsystemen ist, dass sie nicht primär zur Finanzierung von Straßeninfrastruktur, sondern zur Erreichung verkehrspolitischer Ziele (zB Vermeidung von Mautausweichverkehren auf nicht-bemautete Straßen) oder umweltpolitischer Ziele (zB Klimaschutz) geplant werden.

Die in diesem Band gesammelten Beiträge sind Referate dieser Fachveranstaltung, die im Nachhinein von den ReferentInnen schriftlich abgeändert oder ergänzt werden konnten. Dabei handelt es sich um Ansichten und Meinungen von ReferentInnen, die nicht zwangsläufig mit denen ihrer Organisationen übereinstimmen müssen. Dieser Tagungsband wird vervollständigt durch ein Autorenverzeichnis und dem vollständigen Wortlaut des Richtlinienvorschlags. Interessierte LeserInnen seien zudem auf bereits vorliegende AK-Publikationen<sup>2</sup> verwiesen, die interessante Querbezüge zu dieser Thematik erschließen können.

Bei der Reproduktion der Vorträge durch Kopierdruck ist es im Tagungsband zu teilweise nicht leserfreundlichen Graphiken und Abbildungen gekommen. Wir bedauern dies außerordentlich, können jedoch auf unsere Homepage verweisen, wo die Publikation in Farbqualität eingesehen und heruntergeladen werden kann.<sup>3</sup>

Wien, im Jänner 2009

Franz Greil

---

<sup>2</sup> Siehe Studien „LKW-Roadpricing – Trends und Ausbaumöglichkeiten“ – Wien, 2007 (=Verkehr und Infrastruktur ; 30) und „LKW-Roadpricing abseits der Autobahn. Machbarkeit und Auswirkungen einer LKW-Maut am unterrangigen Straßennetz“ (=Verkehr und Infrastruktur ; 29) Wien, 2006

<sup>3</sup> Dieser Tagungsband aus der Studienreihe „Verkehr und Infrastruktur“ ist auf der Homepage der Arbeiterkammer Wien unter „Studien“ und „Verkehr“ zu finden.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Lkw-Maut für die Umwelt? - Veranstaltungseröffnung und Position der Arbeiterkammer zur Einbeziehung von Umwelt- und Gesundheitskosten im Straßenschwerverkehr (Norbert Bacher-Lagler).....</b>	<b>1</b>
<b>2. Externe Kosten des Straßengüterverkehrs (Markus Maibach).....</b>	<b>3</b>
<b>3. Was bringt die neue Eurovignetten-Richtlinie? (Szabolcs Schmidt).....</b>	<b>13</b>
<b>4. Kostenwahrheit im Straßenverkehrs – Einschätzung des RL- Vorschlags in den EU-Mitgliedsstaaten (Thomas Glöckel).....</b>	<b>17</b>
<b>5. Internalisierung der externen Kosten – Die unterschiedlichen Positionen im Europäischen Parlament (Jörg Leichtfried).....</b>	<b>23</b>
<b>6. Transitverkehr und sensible Regionen – Möglichkeiten und Probleme im neuen Richtlinienvorschlag (Franz Greil).....</b>	<b>29</b>
<b>7. Die LKW-Kilometersteuer in Schweden - Aktueller Stand für die Abgabe auf allen Straßen (Jonas Sundberg).....</b>	<b>35</b>
<b>8. LKW-Roadpricing in Frankreich (Olivier Quoy).....</b>	<b>47</b>
<b>AutorInnen-Verzeichnis.....</b>	<b>57</b>
<b>ANHANG .....</b>	<b>ab 59</b>
- AK-Positionspapier: Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Eurovignetten- Richtlinie)	
- Greening Transport Package – Frequently asked questions	
- Richtlinienvorschlag	



# **1. Lkw-Maut für die Umwelt? - Veranstaltungseröffnung und Position der Arbeiterkammer zur Einbeziehung von Umwelt- und Gesundheitskosten im Straßenschwerverkehr**

**Norbert Bacher-Lagler**

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen!

Ich darf Sie recht herzlich hier im Bildungszentrum der Wiener Arbeiterkammer begrüßen. Ich darf Ihnen auch die Grüße des Präsidenten der Wiener Arbeiterkammer, Mag. Herbert Tumpel, überbringen, der zurzeit leider verhindert ist, weil gleichzeitig der Vorstand der Bundesarbeitskammer ein paar hundert Meter unten im Zentralgebäude der Arbeiterkammer, und der ÖGB Bundesvorstand einige hundert Meter von uns entfernt, tagen. Alle beide Vorstände diskutieren natürlich die Auswirkungen der Finanzkrise und die daraus resultierenden Meinungen und Einschätzungen der Gewerkschaften und der Arbeiterkammern, was wir alles im Wirtschaftsbereich tun müssen, um die Auswirkungen für Österreich und speziell für die ArbeitnehmerInnen zu reduzieren, damit wir hier für die nächsten Monate und Jahre eine doch nicht so große Arbeitslosigkeit bekommen, als sie derzeit durch die Größe und die Heftigkeit dieser Finanzmarktkrise dementsprechend für ArbeitnehmerInnen, aber generell für die österreichische Wirtschaft, herauskommen könnte.

Sehr geehrte Damen und Herren, ich darf Sie wie gesagt recht herzlich begrüßen zu dieser Fachtagung. Als ehemaliger Lokführer ist es mir natürlich auch ein sehr großes Anliegen, speziell im Verkehrsbereich, die Diskussion über die Kostenwahrheit zu führen. Denn ich finde, dass auch durch diese Finanzmarktkrise und die daraus resultierende Wirtschaftskrise doch eine sehr komische Optik hervorkommt, indem jetzt jene, die früher von der Deregulierung und von den freien Märkten intensiv gesprochen haben und alle Möglichkeiten ausgenutzt haben, um finanzielle Besserstellungen zu bekommen, heute nach Regulierung schreien. Dementsprechend auf den Verkehr übertragen, hat bis dato die gleiche Philosophie der Deregulierung vorgeherrscht, indem wir die Kosten der Verkehrsträger nicht sehr objektiv angegangen sind. Dementsprechend notwendig ist es meiner Ansicht nach, auch hinsichtlich der Klimaschutzziele tatsächlich einmal die Diskussion zu führen, ob wir alles notwendige innerhalb der europäischen Union getan haben, aber auch innerhalb der jeweiligen Länder, um tatsächlich eine Kostenwahrheit zu bekommen. Ich denke, und das ist

sehr wichtig für mich als Gewerkschafter, dass wir diesbezüglich bei allen Umweltkosten auch die sozialen Kosten dazu berechnen und dementsprechend den jeweiligen Kostenträger anrechnen müssen.

Ich denke, dass da noch sehr viel Arbeit und viele Möglichkeiten auch in der Vorlage der jetzigen Richtlinie bestehen und dass man hier noch nicht alles ausgeschöpft hat. Dies gilt es zu respektieren und anzugehen. Daher ist es für uns als Gewerkschaften sehr wichtig, die Forderung der Anlastung der sozialen Kosten und die der Kontrolle bei den Verkehrsträgern zu diskutieren und dementsprechend die Richtlinie auszuweiten. Dazu gleich mit angemerkt ist es meine Position, dass wir insbesondere auf der Straße, aber auch bei anderen Verkehrsträgern mehr Kontrollen benötigen.

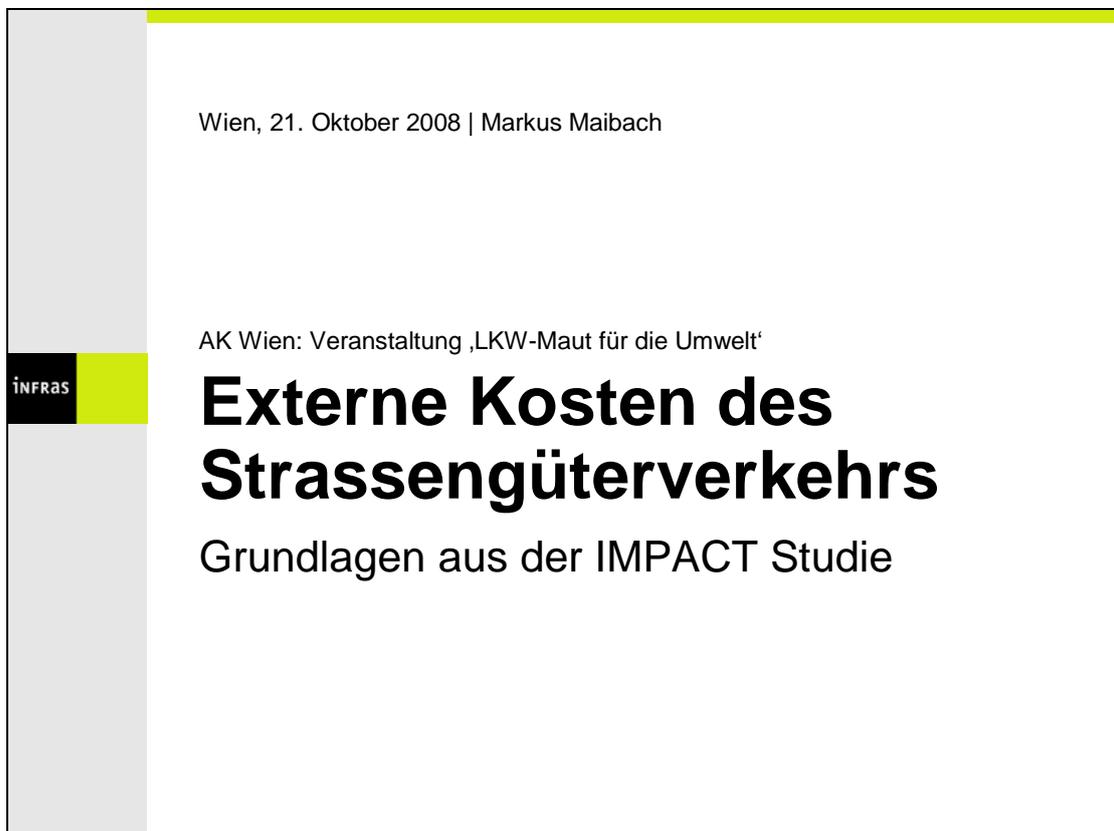
Betreffend der Wegekosten- und Eurovignetten-Richtlinie möchte ich die Position der Arbeiterkammer gleich zu Beginn in die Diskussionen einbringen. Wir meinen, dass es notwendig ist, die volle Kostenwahrheit EU-rechtlich zu ermöglichen und damit alle Folgekosten in die LKW-Maut einzubeziehen sind. Wir meinen auch, dass der Handlungsspielraum bei der geltenden und bei der künftigen Wegekostenrichtlinie in Österreich voll für eine LKW-Maut nach Schweizer Vorbild auszuschöpfen ist. Speziell Österreich hat sehr sensible Regionen und die Menschen in diesen Regionen gilt es dementsprechend zu berücksichtigen. Wie schon erwähnt, müssen auch die Verwaltungskosten für die Einhaltung der Sozialvorschriften auf Autobahnen in die LKW-Maut einbezogen werden. Und letztendlich sind ausreichende Rast- und Ruheplätze für LKW Lenker zur Einhaltung der Sozialvorschriften zur Vermeidung von Unfällen auf Autobahnen notwendig, weil uns gerade die Situation der Lenker besonders am Herzen liegt und wir hier einen großen Handlungsbedarf sehen. Dies wollen wir alles in einer notwendigen Rahmenvorschrift eingearbeitet wissen!

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen!

Ich möchte natürlich nicht die Begrüßung zu sehr ausdehnen. Ich danke, dass Sie unsere Einladung angenommen haben und zu uns in die Wiener Arbeiterkammer gekommen sind, dass Sie heute zu einem sehr wesentlichen Thema, nämlich der Verkehrssicherheit, der Kosten der Verkehrsträger, aber auch der jeweiligen Verbesserung der Umweltsituation und des Klimaschutzes diskutieren werden. Ich wünsche Ihnen für den heutigen Tag eine sehr interessante Diskussion und hoffe auch, dass wir sehr viele Beiträge erarbeiten können, die zu einer Verbesserung der Situation führen können. Herzlichen Dank und einen guten Ablauf der Konferenz!

## 2. Externe Kosten des Straßengüterverkehrs – Grundlagen aus der IMPACT-Studie

Markus Maibach



Wien, 21. Oktober 2008 | Markus Maibach

AK Wien: Veranstaltung ‚LKW-Maut für die Umwelt‘

**Externe Kosten des  
Strassengüterverkehrs**

Grundlagen aus der IMPACT Studie

**INHALT**

- 1. Übersicht über IMPACT**
- 2. Die einzelnen Kosten**
- 3. Ergebniswerte**
- 4. Erkenntnisse und Folgerungen**

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 2

**Das ökonomische Prinzip**

Verursachergerechte Anlastung der Kosten

- › Gesamte zusätzliche Kosten pro Verkehrsaktivität
- › Deckung der Infrastrukturkosten

um

- › Die richtigen Preise zu reflektieren (Ökon. Effizienz)
- › Die Verkehrsbelastungen zu reduzieren (Effektivität)
- › Um Verlagerungsanreize zu setzen (Fairness)

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 3

## Ziel und Vorgehen von IMPACT

- › Überblick über best practice, auf Basis einer Evaluation von vorhandenen Studien
- › Basisansatz, Inputwerte und Outputwerte pro Kostenkategorie
- › Alle Verkehrsmittel, aber Fokus auf Strasse
- › Keine eigenen Werte generiert, aber Harmonisierung von Länderwerten mit Modellen

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 4

## Übersicht über IMPACT

D1: Handbuch zur Schätzung von externen Kosten

D2: Infrastrukturkosten und –erträge im Strassenverkehr

D3 Internalisierungsszenarien

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 5

## Drei Arten von Kosten

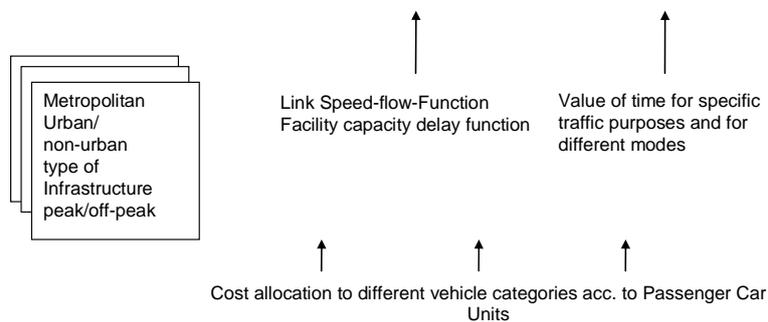
<i>Kostenkomponente</i>	<i>Soziale Kosten</i>	<i>Externer Anteil</i>
<b>Staukosten und Knappheitskosten</b>	Zeitverluste und verringerte Zuverlässigkeit  Opportunitätskosten von knappen Slots	Zusätzliche Kosten für andere Verkehrsteilnehmer
<b>Unfallkosten</b>	Materialschäden, Gesundheitskosten, Produktionsausfälle Leid der Angehörigen	Nicht antizipiertes Risiko und von der Versicherung nicht gedeckte Kosten
<b>Umwelkosten</b>	Umweltschäden durch Luftverschmutzung, Lärm, Klima u.a.	Nicht gedeckte Kosten

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 6

## Stau- und Knappheitskosten

Externe Staukosten = zusätzliche Fahrtzeit \* Zeitwert \* Verkehrsvolumen

(Differenz zwischen durchschnittlichen Kosten und Grenzkosten)



IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 7

## Staukosten im Strassenverkehr

€/ct / vkm	Personenwagen			Lastwagen			
	Min.	Centr.	Max	Min.	Centr.	Max.	
Grosse städt. Gebiete (> 2,000,000)							
Innerstädt. Strassen	20	50	120	50	125	300	
Städt. Kordon	50	75	100	100	150	200	
Kleine und mittlere Gebiete (< 2,000,000)							
Innerstädt. Strassen	5	30	50	13	75	125	
Rural areas							
Autobahnen	0.00	10	20	0.00	35	70	

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 8

## Unfallkosten

- › Verschiedene Ansätze vorgeschlagen
- › Wert eines Menschenlebens gemäss aktuellen Studien (1.5 Mio €)
- › Nur wenige Studien zeigen hohe Differenzierung: UNITE Fallstudie am besten geeignet
- › Wertetransfer für andere Länder gemäss BIP/cap und Unfallrisiken

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 9

## Unfallkosten

**Externe Unfallkosten** = Verkehrsvolumen \* Risikoelastizität  
 \* Einheitskosten pro Unfall \* externer Anteil

INFRA

€ ct / vkm	Personenwagen			Lastwagen		
	Städt.	Auto- bahnen	Weitere	Städt.	Auto- bahnen	Weitere
	4.1	0.3	1.6	10.5	0.3	2.6

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 10

## Kosten der Luftverschmutzung

Externe Kosten = spez. Emissionen \* Kosten pro Schadstoffeinheit

INFRA

Wert eines verlorenen Lebensjahres: 50'000 - 75'000 €

<b>PM2.5</b> (€/tonne)	<b>9'400 - 216'000 (städt.)</b> <b>7'500 - 96'000 (nichtstädt.)</b>
<b>NOx</b> (€/tonne)	<b>700 - 9'600</b>

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 11

## Luftverschmutzungskosten im Strassenverkehr

Fahreug (€ ct / vkm)	EURO-Klasse	Metropolitan	Autobahn	Durschnitt
PW Benzin	EURO-1	1.7	0.8	0.9
1,4-2L	EURO-2	0.9	0.4	0.4
	EURO-3	0.3	0.1	0.1
	EURO-4	0.3	0.1	0.1
PW Diesel	EURO-1	4.8	1.3	1.4
1,4-2L	EURO-2	4.0	0.9	1.1
	EURO-3	3.1	1.0	1.1
	EURO-4	1.7	0.5	0.6
Lastwagen	EURO-1	28.1	10.6	10.9
>32t	EURO-2	18.9	9.6	9.8
	EURO-3	14.6	7.6	7.7
	EURO-4	7.4	4.5	4.6

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 12

## Lärmkosten

Externe Kosten = spez.Lärm- Emissionen \* Anzahl belastete  
Personen \* Kosten pro dB(A)

€ct per vkm	Städt.	Agglomeration	Ländlich
Car	0.76	0.12	0.01
MC	1.53	0.24	0.03
HGV	7.02	1.10	0.13
Passenger train	23.7	20.6	2.57
Freight train	41.9	40.1	5.00

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 13

## Klimakosten

- › Schadenskosten als Bestansatz. Neuere Studien zeigen höhere Werte
- › Vermeidungskosten werden höher; im Verkehr bis zu 200 €/t CO<sub>2</sub>

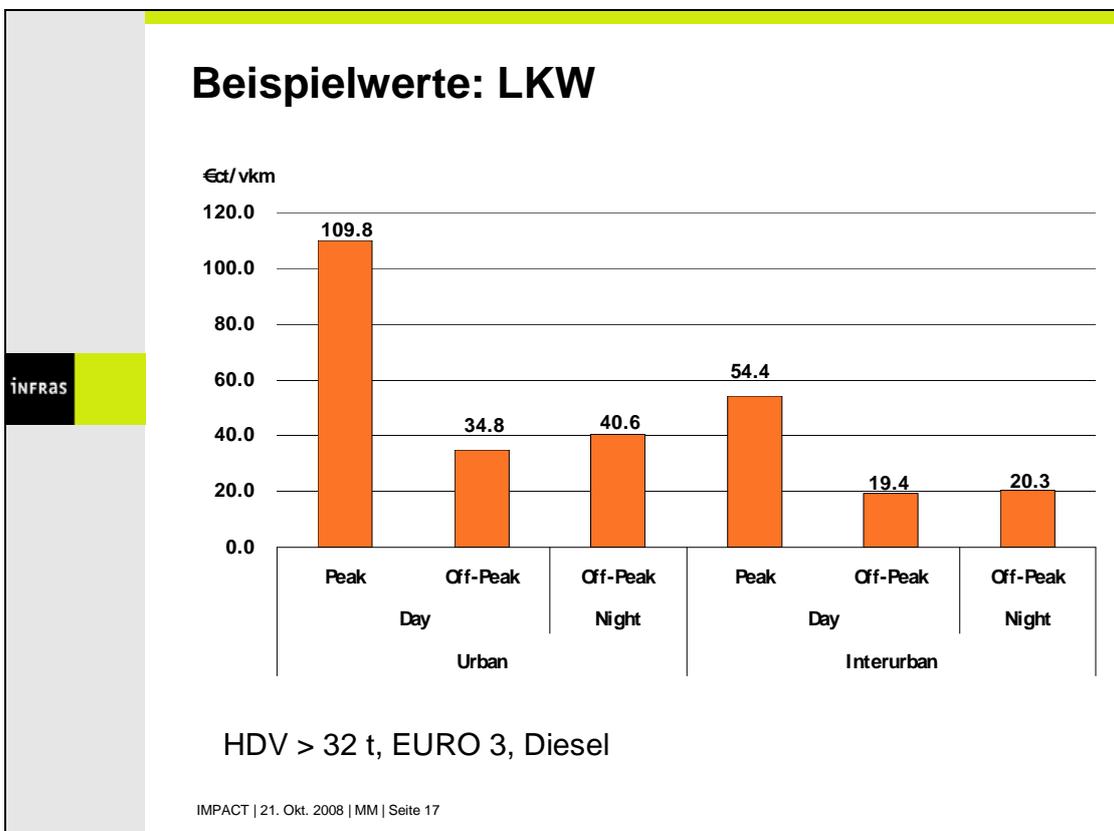
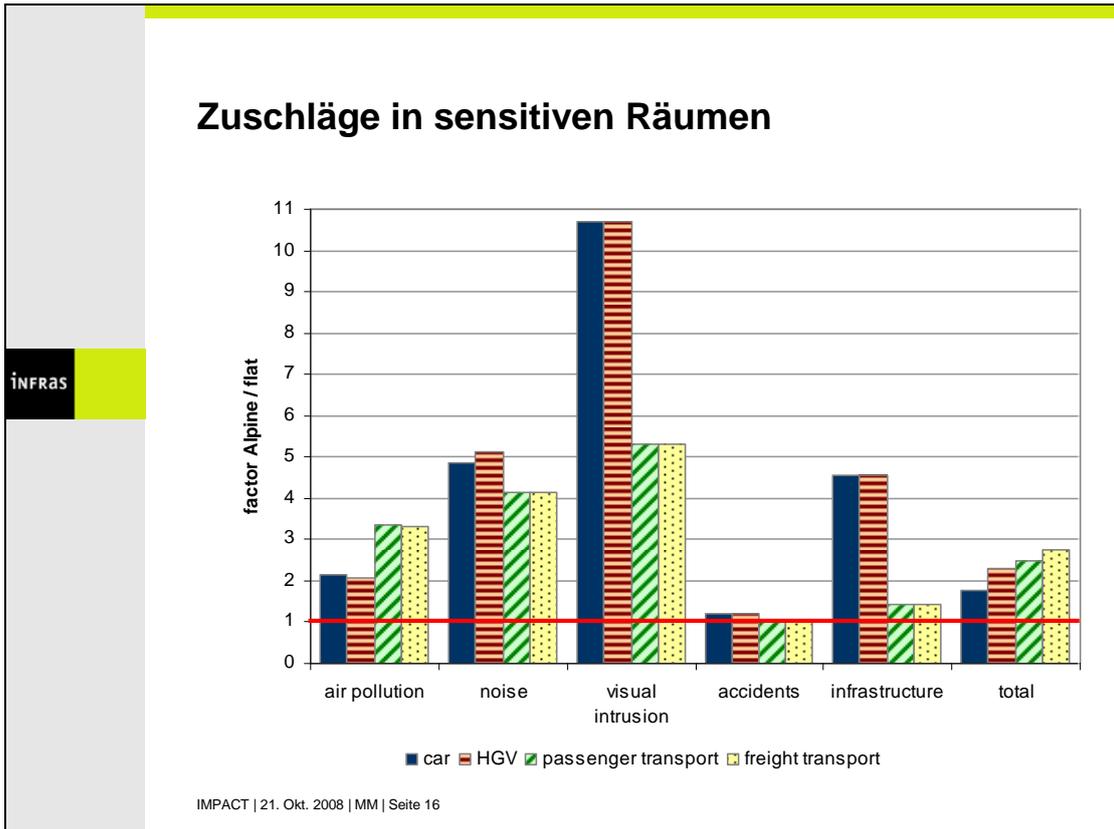
Jahr	Werte (€/tonne CO <sub>2</sub> )		
	Unterer Wert	Zentraler Wert	Oberer Wert
2010	7	25	45
2030	25	55	100
2050	40	85	200

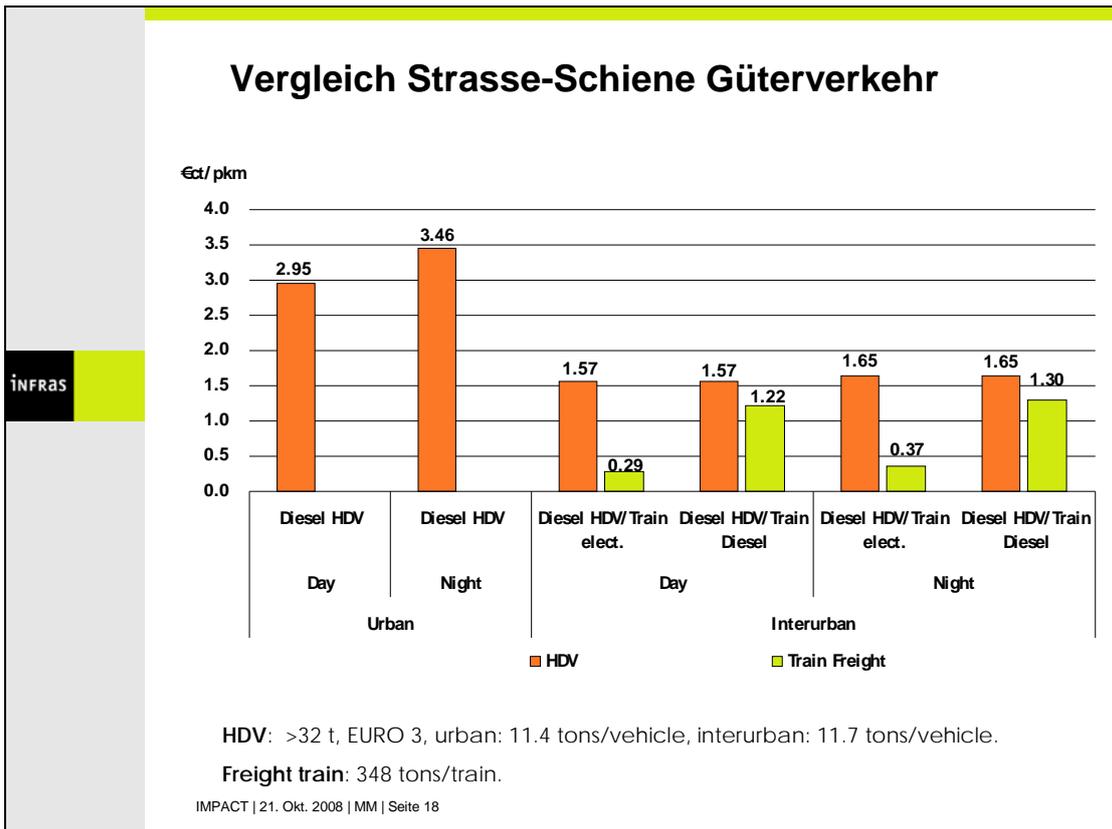
IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 14

## Weitere externe Effekte

- › Natur und Landschaft: Virtuelle Reparaturkosten
- › Boden und Gewässerverschmutzung: Reparaturkosten
- › Zusatzkosten in sensiblen Gebieten (Fallstudie GRACE)
- › Städtische Effekte: Wartezeit für Fussgänger und Velofahrer
- › Vorprozesse (v.a. Herstellung Energie)

IMPACT | 21. Okt. 2008 | MM | Seite 15





## Folgerungen

- › Die Definition einer Methodik für externe Kosten ist möglich.
- › Die vorhandenen Studien zeigen verlässliche Streubreiten, vor allem für den Strassenverkehr.
- › Je differenzierter die Werte, desto grösser die Streubreiten.
- › Am stabilsten sind die Methoden und die Werte für Luftverschmutzung, Lärm und Staukosten.
- › Eine Abgrenzung zu den Infrastrukturkosten ist wichtig.
- › Es gibt Spielraum bei der Übertragung der ermittelten Werte in die Praxis.

# 3. Was bringt die neue Eurovignetten-Richtlinie?

Szabolcs Schmidt



Directorate-General  
for Energy  
and Transport



## ● Was bringt die neue Eurovignetten-Richtlinie ?

Der Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der Wegekostenrichtlinie

Arbeiterkammer in Wien, am 21. Oktober 2008

Szabolcs Schmidt  
Leiter des Referats Landverkehrspolitik

## ● Maßnahmenpaket zur 'Ökologisierung des Verkehrs'

- Mandat vom Rat und Europäischen Parlament
- Nachhaltigkeit des Verkehrs
- Bestandteile:
  - » Mitteilung der Kommission
  - » Inventarliste der Maßnahmen
  - » Mitteilung zum Eisenbahnlärm
  - » Strategie zur Internalisierung
  - » Revision der Wegekostenrichtlinie

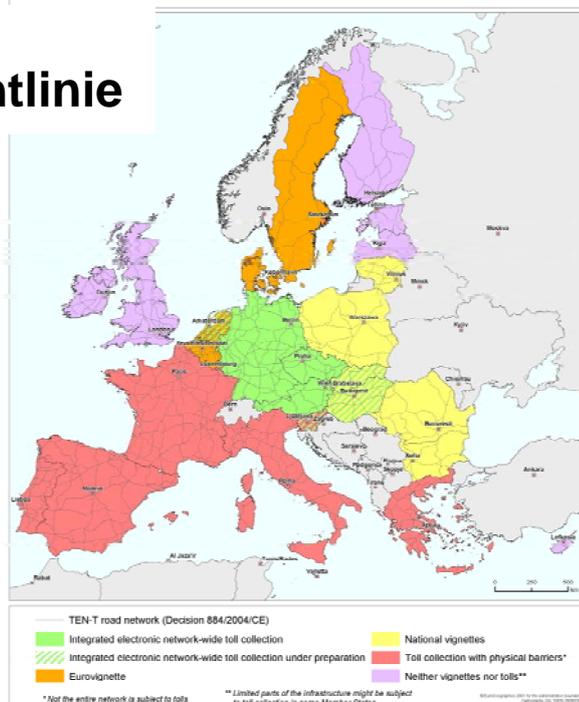


## ● Die Wegekostenrichtlinie

- LKW
- Proportionalität und Nichtdiskriminierung
- Straßenverkehrs-Infrastrukturkosten



CHARGING OF HEAVY GOODS VEHICLES IN THE EU



## ● Ziele des Änderungsvorschlags

- Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Straßengüterverkehrs
- Effizienzsteigerung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes
- Anreize zur Einbeziehung externer Kosten durch Anwendung differenzierter Bemautung

## ● Ergebnisse der Wirkungsanalyse

- Anreiz zur Fahrzeugmodernisierung
- Effizienzsteigerung in der Logistik
- Abbau von Externalia
- Kraftstoffverbrauchsverminderung und Verminderung der CO<sub>2</sub> Emission von LKW
- Beitrag zur Verhinderung des Klimawandels und zur Nachhaltigkeit des Verkehrs

## ● **Vorgeschlagene Neuerungen in der Wegekostenrichtlinie**

- Anrechnung von Externalia: Stau, Lärm Luftverschmutzung
- Gemeinsame Methode zur Berechnung der externen Kosten und zur Notifizierung
- Verwendung der zusätzlichen Einnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit
- Orientierung auf elektronische und barrierefreie Mauterhebung



## **Informationen unter:**

[http://ec.europa.eu/transport/greening/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/greening/index_en.htm)

# **4. Kostenwahrheit im Straßenverkehrs – Einschätzung des RL-Vorschlags in den EU-Mitgliedsstaaten**

Thomas Glöckel

## **Kostenwahrheit im Straßenverkehr – Einschätzung des RL- Vorschlags in den EU- Mitgliedsstaaten**



Thomas GLÖCKEL  
Ratssekretariat der EU  
Direktorat C III - Verkehr

## **Ziele der Eurovignetten-RL “neu“**

- Nachhaltiger Straßenverkehr
- Stärkung des Binnenmarktes
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit
- Einheitliche Bemaunungsregeln
- Bessere Nutzung /Finanzierung von Infrastruktur



## **Was ist konkret neu am RL-Vorschlag**

- Internalisierung externer Kosten
- Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf das gesamte Straßennetz
- Zeitabhängiges oder distanzabhängiges Mautsystem
- Erweiterung des “mark-up“ auf gebirgige Alternativstrecken
- 2013 als Zieldatum für weitere Schritte



## Blick zurück zu - Verhandlungen zur jetzt gültigen Eurovignetten-RL (1)

- Juli 2003 Vorlage durch die Kommission
- April 2005 Politische Einigung im Rat
  - mehr als 40 Ratsarbeitgruppensitzungen, über 10 Verhandlungen im AStV und 3 erfolglose Ministerräte...
  - Starke Polarisierung der MS (Transit-MS vs. periphere MS, Konzessions-MS vs. Staatliche Autobahnnetze, ...)
  - Neue Elemente: Einheitliche Mautberechnungsmethode , mark-up, Möglichkeit der Variablisierung der Mauten nach Zeit, Ort und Fahrzeugtyp, Möglichkeit von Vielfahrrabatten



## Blick zurück zu - Verhandlungen zur jetzt gültigen Eurovignetten-RL (2)

- Verhandlungen wurden durch starre Positionen bzw. Blockade geprägt (“all or nothing“)
- Ratskompromiss bzw. Kompromisstext mit EP wurde/wird von den MS mit unterschiedlichen Ansprüchen betrachtet (bottom line vs. starting point)
- Damals wurde bereits der Grundstein für den neuen RL-Vorschlag gelegt (zumindest für EP und einige MS fundamentaler Bestandteil des Kompromisspaketes)



## Vergleiche jetzt mit damals (1)

- Positionen von MS höchst unterschiedlich (damals wie heute)
- MS haben nach wie vor unterschiedliche Zielvorstellungen
  - RL als Verkehrssteuerungsinstrument
  - RL als Finanzierungsinstrument
  - RL als Garant gegen unterschiedliche Mautberechnungsmethoden
  - RL als Vehikel zur Harmonisierung der Mauten/Mautsysteme



## Vergleiche jetzt mit damals (2)

- Verursacherprinzip wird generell anerkannt!
- Einbeziehung externer Kosten wird grundsätzlich in Betracht gezogen
  - Beträchtliche Unterschiede hinsichtlich der (zeitlichen) Umsetzungsschritte
  - Beträchtliche Unterschiede hinsichtlich der Einbeziehung der verschiedenener Externalitäten
  - Internalisierung der externen Kosten für alle?
- “mark up“ - nach wie vor ein Ausnahmetatbestand?



## Vergleiche jetzt mit damals (3)

- Viele MS haben oder planen ein Mautsystem
  - positive Erfahrungen mit differenzierten Mauttarifen
  - eine Maut für Europa – eine Technologie?
- Finanzierungsproblematik von (Straßen)infrastruktur
- Zweckbindung – alles wie gewesen?
- Rasantes Wachstum des Straßengüterverkehrs – nach wie vor ein Faktum



## Fallbeispiel – Erweiterter Anwendungsbereich

- Ausweitung der gemeinschaftlichen Bemautungsregeln auf das gesamte Straßennetz (Ausnahme Stadtstraßen) wird unterschiedlich aufgenommen
- Ausweitung passt in den „Stufenansatz“
- PRO: Garant gegen „Mautwildwuchs bzw. Missbrauch
- CONTRA: Maut auf Sekundärnetz ist Sache der Subsidiarität bzw. Präjudizwirkung



## Fallbeispiel – Internalisierung externer Kosten

- Vorschlag sieht optionale Internalisierung für Luftverschmutzung, Lärm und/oder Stau vor
  - Haltung der MS unterschiedlich (“ too little“ vs. “ too ambitious “)
  - Sollen andere Verkehrsträger bzw. PKWs miteinbezogen werden ?
  - Soll die (maximale) Höhe der Externalitäten begrenzt sein ?
  - Sollen die Einnahmen zweckgebunden sein ?
  - Wird eine Einbeziehung von Externalitäten den Straßenverkehr verteuern bzw. wenn ja, soll es „Ausgleichmaßnahmen“ geben ?



## Ausblick

- Aktuelle wirtschaftliche bzw. politische Situation wird Verhandlungsposition von MS beeinflussen
- Zeitfaktor („nicht überstürzt, jedoch entschlossen“)
- Gibt es genügend Spielmasse für einen Kompromiss ?
- Werden sich Verhandlungsblöcke von MS bilden ?
- Wie werden die nächsten Präsidentschaften den Vorschlag behandeln ?
- Wie wird sich die EP-Position auf die Ratsverhandlungen auswirken ?



# 5. Internalisierung der externen Kosten – Die unterschiedlichen Positionen im Europäischen Parlament

**Jörg Leichtfried**

Herzlichen Dank für die Einladung. Es war schon bis jetzt sehr interessant, ich habe ganz fasziniert dem Herrn von der Kommission gelauscht, der jetzt leider nicht mehr hier ist, und kann langsam ermessen, warum Europa so eine hohe Beliebtheitsrate innerhalb der Menschen hat. Wenn man immer noch glaubt, dem britischen Beispiel folgend, welches ja hervorragend funktioniert hat, dass man unbedingt liberalisieren muss, um Erfolg zu haben, und wenn man das dann immer noch glaubt nach den letzten Ereignissen, und diesen Weg so unbeirrt verfolgt und so überzeugt davon ist, dann erklärt sich manches.

Jetzt aber zum Thema selbst, nämlich zur Wegekostenrechtlinie im Europäischen Parlament. Der Startschuss für die jetzige Wegekostenrechtlinie beziehungsweise für die Internalisierung der externen Kosten ist meines Erachtens im Jahr 2006 im Europäischen Parlament gefallen, als diese Diskussion schon einmal unglaublich intensiv, sehr ausdauernd und sehr interessant stattgefunden hat. Ich war auch immer bis zu dieser Diskussion der Auffassung dessen, was auch Herr Glöckel jetzt versucht hat zu sagen. Ich teile sie nur überhaupt nicht mehr - nämlich, dass es einen österreichischen Standpunkt in der Verkehrspolitik gibt. Meines Wissens nach und meiner Erfahrung nach gibt es diesen Standpunkt an sich nicht, sondern es ist in der österreichischen Verkehrspolitik so, dass es solche und solche Standpunkte gibt und je nach politischer Mehrheit wird der eine oder der andere vertreten. Das unterscheidet uns ganz wesentlich von unseren Nachbarn, von der Schweiz, die wirklich einen verkehrspolitischen Standpunkt haben und diesen relativ durchgehend und stringent vertreten. Dies macht uns in den Verhandlungen sowohl im Parlament und insbesondere auch im Rat ordentlich zu schaffen.

Wie kann man nämlich erklären, dass in der Diskussion um die externen Kosten beim letzten Mal im Europäischen Parlament selbstverständlich österreichische Abgeordnete für das eine und andere österreichische Abgeordnete für das andere gestimmt haben und sich dafür eingesetzt haben? Wie kann man das erklären, wenn man dann sagen möchte, Österreich hat einen einheitlichen Standpunkt in der Verkehrspolitik. Man kann es nicht erklären! Und es war ganz interessant das letzte Mal, dass es beinahe gelungen wäre im Jahr 2006 im Europäischen Parlament die Internalisierung der externen Kosten zu beschließen. Es war so knapp daran: die Diskussion ist derart gelaufen als das die anderen

Dinge, die eh bekannt sind gekommen sind, und der einzige Streitpunkt oder massive Streitpunkt eigentlich die Frage der externen Kosten war. Es ist im Verkehrsausschuss dann gelungen, folgende Lösung zu beschließen. Ganz knapp, aber es ist gelungen, zu sagen, wir akzeptieren den Standpunkt der Kommission, dass es derzeit noch keine Berechnungsmodelle gibt - weil die Schweizer haben ja auch kein Berechnungsmodell für ihres, die haben das nur geschätzt wahrscheinlich, sagt die Kommission oder hat sie versucht zu argumentieren - aber das haben wir dann akzeptiert. Aber wir tun folgendes: wir ermöglichen es den Mitgliedsstaaten, bis die Kommission in der Lage ist Berechnungsmodelle vorzulegen, 50% auf die Infrastrukturkosten als so genannte externe Kosten aufzuschlagen. Diese 50% waren meines Erachtens damals eine relativ realistische Schätzung im niedrigeren Bereich. Meines Wissens hat es damals schon Berechnungsmodelle gegeben, die viel höhere externe Kosten ausgeworfen hätten, und es ist tatsächlich gelungen, das im Verkehrsausschuss zu beschließen. Aber es ist nicht gelungen, weil uns alle österreichischen Kollegen unterstützt haben, es ist es deshalb gelungen, weil die Sozialdemokraten, die Grünen und die Kommunisten, diese Meinung vertreten und durchgesetzt haben. Relativ knapp, aber doch durchgesetzt.

Und wissen Sie, was dann passiert ist? Bis dahin war ich immer noch der Auffassung, es gibt einen österreichischen verkehrspolitischen Standpunkt. Ich bin dann da unschuldig aus diesen Ausschuss herausgegangen, spricht mich eine Mitarbeiterin des damaligen Verkehrsministers an, des damaligen österreichischen Verkehrsministers. Das ist der Herr, dem Vorarlberg etwas zu klein ist. Und was glauben Sie, hat die gesagt? Sie hat nicht gesagt „Ach Herr Leichtfried, gut, das das gelungen ist, jetzt tu ich mir leichter im Rat, jetzt ist der Druck vom Parlament da, jetzt werden wir das schon eher noch durchsetzen können“. Nein, sie hat gesagt „Herr Leichtfried, Herr Leichtfried, was tun Sie denn da, das wollen wir ja gar nicht!“ Sag ich, wieso wollen wir das nicht? „Ja der Herr Verkehrsminister meint, es ist doch etwas übertrieben, das jetzt so schnell zu machen“. Was ist dann der österreichische Standpunkt zur dieser Frage gewesen? Ein Ergebnis der ganzen Diskussion war dann folgendes: es ist das herausgekommen was herausgekommen ist. Es war das Vorgehen des österreichischen Verkehrsministers damals nicht wirklich hilfreich für die Abstimmung im Plenum, das muss man auch einmal anmerken, weil er hat das nicht nur mir gegenüber mitgeteilt, er dürfte das auch weiter mitgeteilt haben und herausgekommen ist eben der Vorschlag zu sagen, wir machen jetzt einmal was mit Infrastrukturkosten und die Kommission wird - und das sehe ich etwas anders als Herr Glöckel das gesagt hat - nicht ersucht, sondern wird beauftragt, bis 2008 etwas Verbindliches vorzuschlagen. Daran hat sie sich gehalten und daran ist sehr wohl meines Erachtens Barrot schuld im positiven Sinne.

Barrot war wirklich einer jener Kommissare, welche oder denen dieses Thema ein Anliegen war und der schon von Anfang an behauptet hat, was man aber Anfrage bei seiner Wahl, Kollegin Lichtenberger hat ihn da befragt, und sagt „ja ich bin auch ein Mann der Berge und werde dafür sorgen, dass gerade der Schwerverkehr auf den Straßen gewissermaßen eingedämmt wird“. Deshalb denke ich, war auch das Handbuch, das die Kommission dann Anfang 2008 herausgegeben hat, ein relativ interessantes und eines vom guten Geist Bar-

rot's durchdrungenes. Dann ist etwas passiert, was für mich nicht wirklich hilfreich erschien, nämlich, man hat den Kommissar gewechselt und mit Tajani ist eine Richtung in die Diskussion gekommen, die meines Erachtens nicht wirklich hilfreich ist. Was verkörpert Tajani für uns oder für mich? Tajani verkörpert zweierlei, einerseits die Grundausrichtung konservativer Verkehrspolitik. Meine Freunde von der anderen Seite sozusagen im Europäischen Parlament und im Verkehrsausschuss haben eigentlich immer das Ziel gehabt, nicht zu viel Maut zu haben. Das ist durchaus legitim, wenn man ihre Interessen berücksichtigt und ich möchte das gar nicht werten. Ich stelle das jetzt ganz wertfrei fest. Und dieses Ziel haben sie zuerst versucht dadurch zu erreichen, dass sie gemeint haben, externe Kosten sind überhaupt unnötig und das war auch die Auseinandersetzung im Jahr 2006, die wir dann aber mehr oder weniger für uns entschieden haben. Und wie sie gemerkt haben, dass dieser Standpunkt nicht mehr haltbar ist, haben sie sich sozusagen auf die zweite Linie zurückgezogen und haben gesagt, ja eigentlich ist es schon gut, wenn externe Kosten berechnet werden, aber wenn, dann bitte bis zum Fußgänger hinunter und das gleichzeitig. Was natürlich die Auswirkung gehabt hätte, dass es im Jahr 2050 kommt. Das ist die zweite Rückzugslinie und Barrot hat in dieser Diskussion im Europäischen Parlament im Plenum ganz klar gesagt, für ihn gibt es Prioritäten. Die, die die meisten Schäden verursachen und die größten Probleme bereiten, die kommen zuerst, und das sind die Lastwägen, und alles andere kommt dann nachher einmal, aber das ist halb so wild.

Und auch diese Linie wird jetzt von Tajani meines Erachtens desavouiert. Nur glaube ich nicht, dass es Zufall ist, dass aus den fünf Externalitäten jetzt nur mehr drei geworden sind. Man kann natürlich argumentieren, dass das CO<sub>2</sub> und die Unfallgeschichten kompliziert sind und so weiter und sofort, aber es wäre möglich gewesen, und mir soll bitte einer erklären, warum die gesamte Industrie im CO<sub>2</sub>-Ausstoß eingeschränkt werden soll, warum die Arbeitsplätze gefährdet werden, - was zweifelsohne passieren wird, wenn es in eine gewisse Richtung geht - aber warum beim LKW-Verkehr, der nicht unwesentlich am Ausstoß beteiligt ist, nichts gemacht werden kann? Das hat mir bis heute noch keiner erklären können und wird mir auch keiner erklären können, weil einfach wieder die politische Absicht dahinter steht, die Kosten für die Frächter zu minimieren, die Lenkungsmöglichkeiten der nationalen Politik einzuschränken und dafür zu sorgen, dass nur nicht zuviel an einem derzeitigen System des primats der LKWs geändert werden kann.

Ganz konkret, wie wird es jetzt im Europäischen Parlament ausschauen, wie sind die Mehrheitsverhältnisse derzeit? Es schaut folgendermaßen aus, dass es relativ klar ist, dass die Internalisierung der externen Kosten kommen wird. Es ist auch relativ klar, dass die für die LKWs jetzt zuerst kommen wird. Ich glaube daran, die es eigentlich nicht wollen, keine wirklichen Chancen mehr es zu verhindern, aber es gibt sie und man muss aufpassen, dass das nicht trotzdem noch irgendwie passiert. Es ist fraglich, ob wir CO<sub>2</sub>-Emissionen und Unfallkosten hinein bekommen werden. Dazu gibt es unter Umständen die notwendigen Mehrheiten, es wird immer davon abhängen bei diesen ganzen Fragen, ob es gelingt, im Bereich der Konservativen und im Bereich der Liberalen eine gewisse Uneinigkeit herstellen zu können. Die gibt es bei uns kaum, es gibt vielleicht diesen Konflikt zwischen den zentralen Ländern und den Ländern, die am Rand Europas sind, aber diesen

Konflikt gibt es eigentlich nur marginal und es schaut so aus, als ob wir sehr geschlossen in die Richtung gehen können, in die wir gehen wollen.

Eine interessante Frage ist die Frage der Deckelung bei den Aufschlägen und den externen Kosten. Hier ist ja der Kommissionsvorschlag so, dass das es eine insgesamt Höhendekelung geben soll, was derzeit für uns bedeuten würde, dass da, wo es diese Aufschläge gibt, wie beispielsweise am Brenner, die externen Kosten nicht wirken würden, weil die gleiche Höhe am Ende herauskommt. Hier schaut es so aus, als ob meine Fraktion in die Richtung gehen könnte, als dass die Aufschläge bleiben, aber die Höhe der Aufschläge variiert wird. Das heißt, dass es zu einer Lösung oder zu einen Vorschlag unsererseits kommen wird, dass die Aufschläge so hoch sind, als das vernünftige Berechnungsmethoden, die ehrlich und gut absolviert werden, niemals an diesen Höhen kratzen können, so dass wir, wenn wir das eben seriös berechnen, nicht eingeschränkt werden in Österreich.

Nächster Punkt Anwendungsbereich. Ganz interessant, dass der Anwendungsbereich jetzt erweitert wird auf alle Straßen. Die Frage ist, ob das gut ist. Im Sinne der Vereinheitlichung ist es natürlich gut, weil vereinheitlichte Mautsysteme einfach ein mehr an Benutzerfreundlichkeit bedingen. Es gibt nur im Hinblick auf die jetzige Situation zwei Denkweisen. Die eine Denkweise sagt: was bedeutet das, wenn Straßen heraußen sind aus dem System, dürfen wir hier überhaupt was machen? Oder die andere Richtung, die sagt: wenn sie heraußen sind, darf man dort machen was man möchte. Das ist noch nie wirklich entschieden worden, was dabei herauskommt, am Ende wird man wohl sagen müssen, dass eine gewisse Rechtssicherheit für alle Bereiche sinnvoll ist.

Was damit aber verbunden ist, und das ist für mich eine der Kernfragen, ist die Frage der Freiwilligkeit. Macht es wirklich Sinn, ein derartiges System ausschließlich vom Prinzip der Freiheitlichkeit tragen zu lassen? Macht es wirklich Sinn, wenn man bedenkt, dass gerade im Fernverkehr dieses System Sinn macht, dass die Bemautung im Fernverkehr wirkliche Verlagerungen erzielen könnte, im Nahverkehr wird es kaum Verlagerungsmöglichkeiten auf die Eisenbahn oder die Straßenbahn oder sonst etwas geben, aber gerade bei Strecken wie beispielsweise von Hamburg nach Palermo und ähnliches, kann man doch nicht daran glauben, dass man verlagern wird, wenn man eine Strecke von 50 Kilometer, nämlich die durch Tirol, teuer bemautet und den Rest kaum bemautet. Deshalb, wenn man wirklich verlagern möchte, und das ist in der Diskussion sehr schön herausgekommen, dass das für die Kommission eigentlich kein Verlagerungsinstrument per se ist, aber für uns selbstverständlich schon. Wenn man verlagern möchte, dann müsste es eigentlich Sinn machen, darüber zu diskutieren, ob es nicht zumindest auf den TEN-Strecken gewisse Mindestmaturen geben sollte. Und man kann durchaus argumentieren, TEN-Strecken sind Strecken, die vom europäischen Steuerzahler mitfinanziert worden sind, deshalb hat auch der europäische Steuerzahler, vertreten durch seine Gesetzgeber, das Recht sich hier in der Frage der Bemautung einzumischen. Das werden wir versuchen. Ich habe das schon beim letzten Mal versucht, da ist es gescheitert, derzeit schaut es so aus, als ob zumindest auf der Seite jener, die für höhere Bemautungen sind, auch die Frage der Min-

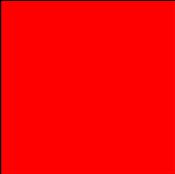
destmauten eine allgemein akzeptierte ist. Man wird sehen wie sich die Dinge in dieser Richtung entwickeln.

Ich glaube, dass mit dieser Wegekostenrichtlinie Risiken, aber auch Chancen verbunden sind. Ich habe eine sehr interessante Wortmeldung in der letzten Diskussion im Verkehrsausschuss gehört dazu, kein Österreicher, sondern ein deutscher Kollege hat sich zu Wort gemeldet, und er war da sehr vehement und hat gesagt: wissen sie wozu diese Wegekostenrichtlinie eigentlich erschaffen worden ist? Die ist dazu erschaffen worden, höhere Mauten in Österreich zu verhindern, für sonst gar nichts! Und ich glaube, das war auch die ursprüngliche Teilintension dahinter, auf jeden Fall, und wenn es jetzt gelingt, aus dieser Verhinderungsrichtlinie, die sie ursprünglich war, schön langsam eine Richtlinie zu machen die uns Spielraum gibt, die uns einerseits national Spielraum gibt, die Dinge in unseren Sinne zu ändern, die aber auch die anderen zwingt zu handeln, und uns nicht alleine lässt in der Verkehrspolitik. Wenn es gelingt in diese Richtung zu gehen, dann würde ich das ganze am Ende doch als positiv betrachten. Es ist halt eine Frage der politischen Mehrheit und es hat jeder in der Hand. Ich glaube nicht, dass diese Diskussion bis Juni 2009 abgeschlossen ist. Es wird noch länger dauern, der Herr Glöckel hat es auch befürchtet, und selbstverständlich kann jeder, den es interessiert, dafür sorgen das es beim nächsten Mal ab Juni 2009 stärkere Mehrheiten für die da sind, die auf der Seite jener stehen, die höhere Mauten haben möchten. So funktioniert Europa, und so denke ich wird es sich positiv entwickeln. Herzlichen Dank.



# 6. Transitverkehr und sensible Regionen – Möglichkeiten und Probleme im neuen Richtlinienvorschlag

Franz Greil



**Transitverkehr und sensible  
Regionen -  
Möglichkeiten und Probleme im neuen  
Richtlinienvorschlag**

Mag Franz Greil

AK-Veranstaltung „Lkw-Maut für die Umwelt?“  
Wien, 21.10. 2008



[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)

## Was wird nicht behandelt?

- Internalisierung vor allem bei Unfallfolge- und Klimaschutzkosten
- Rast- und Ruheplätze sowie Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten
- Elektronische Road-Pricing-Systeme nicht unnötig verteuern

2

## Was soll behandelt werden?

### **Eurovignetten-oder Wegekostenrichtlinie**

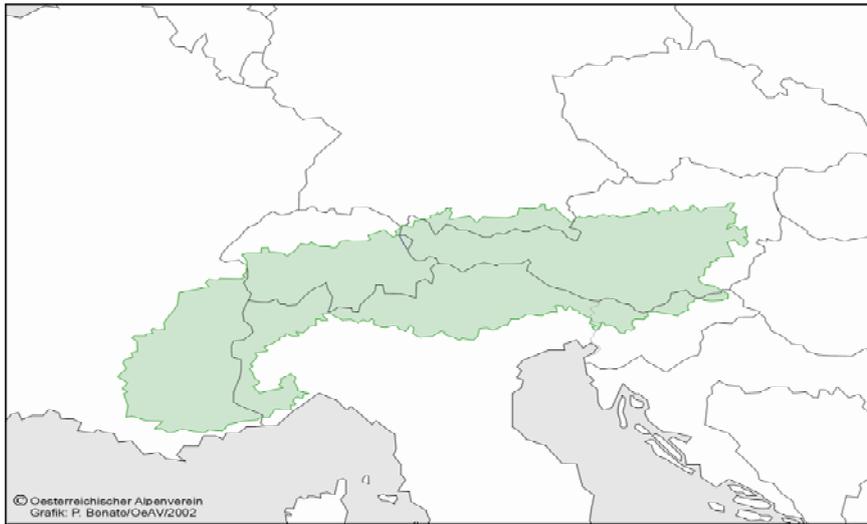
= *Vorschlag zur Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge*  
COM(2008) 436 / Änderung von 1999/62/EG und 2006/38/EG

bei:

- Sensiblen Gebirgsregionen
- Ausdehnung räumlicher Geltungsbereich der Richtlinie
- Städtischen Gebieten
- Möglichkeit regulatorischer Abgaben

3

## Bergregionen nach Alpenkonvention



www.arbeiterkammer.at

4

## Sensible Bergregionen (1)

### Bisher:

- Mark up: Querfinanzierung von Straße zu umweltfreundlichen Infrastrukturen

### Was soll sich ändern?

- Prinzip der Differenzierung von Gebirgsregion und sonstigen Überlandautobahnen
- Faktor 2 für Luftverschmutzung
- Faktor 5 für Lärm



www.arbeiterkammer.at

5

## Sensible Bergregionen (2)

### Aber:

- Vorrang und Gegenrechnung von mark up bei Gebühren für externen Kosten (Art 7e 2) (zB Brenner-Strecke)
- Keine Inflationsanpassung der externen Kosten
- „Ökologische Aufnahmekapazität von Gebirgsregionen“ fehlt (EU-Weißbuch Verkehr, 2001)
- Verpflichtende fahrleistungsabhängige Bemaßung mit Mindestsätzen fehlt

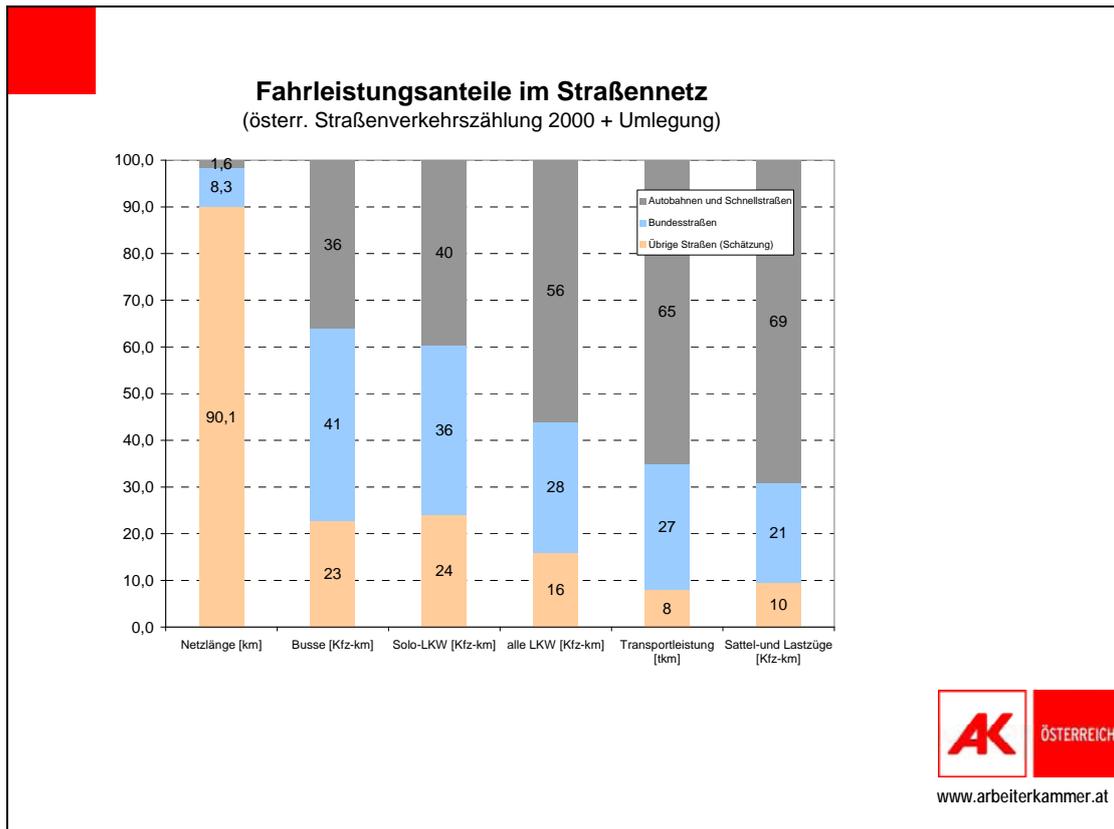


6

## Verkehrsaufkommen: Lkw über 3,5 t hzG nach Verkehrsart (Herry, 2007)

Jahr 2006	Mio Lkw-km	Mio.tkm
Binnenverkehr	2490	14578
Quellverkehr	521	5653
Zielverkehr	526	5703
Transitverkehr	801	11280
<b>Summe</b>	<b>4338</b>	<b>37214</b>





## Ausdehnung des räumlichen Geltungsbereichs der Richtlinie (1)

### Bisher:

- EU-Wegekosten-Richtlinie regelt  
Gebührenfestlegung für TEN-Autobahnen
- Subsidiäre Zuständigkeit der Mitgliedsstaaten für das  
übrige Straßennetz - Art 7 (1)

### Was soll sich ändern?

- Richtlinie regelt Gebührenfestlegung für das gesamte  
Straßennetz!

## Ausdehnung des räumlichen Geltungsbereichs der Richtlinie (2)

- diffuse Definition von Straßenkategorien
- Einschränkung bei regulatorischen Abgaben (Art 9 1a)
- Stellung von „Umweltzonen“

10



## Bewertung des Richtlinienvorschlags

- Methodik und rechtliche Verankerung für externe Kosten im Verkehr ist Fortschritt
  - Aber:** halbherzige Ausgestaltung in der Richtlinie
- „Sensible Bergregion“ besser berücksichtigt
  - Aber:** keine Besserung für Brenner-Strecke
- Überschießend beim räumlichen Geltungsbereich

11



# 7. Die LKW-Kilometersteuer in Schweden - Aktueller Stand für die Abgabe auf allen Straßen

Jonas Sundberg



## Presentation outline:



- I will give an update on the policy situation
- I will describe basic elements of the proposed concept

October 2008



## A Swedish kilometre tax – Policy status

- Proposed by governmental investigation on road (transport) taxation in 2004
- Parliamentary decision in favour, and to proceed with investigation in May 2006
- Governmental investigations carried out during 2007 (Public hearing finalised a few weeks ago)
- Proposed by the Governmental Climate Commission March 2008
- Expected to be forwarded as part of a climate bill in March 2009, to be implemented 2011-2012
- Key objective is internalisation of external costs

HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## Road network and other facts

- 26´ kilometres primary roads (whereof 2´ 4-lane)
- 72´ kilometres secondary roads
- 40´ km municipal roads
- 284´ km private roads (mostly forest roads)
- 29 harbour border crossings
- 39 (N) + 5 (Fi) + 1 (DK) road network border crossings
- 80 000 domestic and 20 000 foreign HGV´s



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## Expected policy requirements

- All heavy goods vehicles with a maximum laden weight above 3.5 ton are liable to pay kilometre tax
- Also foreign vehicles
- The tax is due for the entire public road network (including most municipal roads) and parts of the private road network
- **It shall be possible to differentiate the tax on the road used**
- **It shall be possible to differentiate the tax on vehicle characteristics**
- **It shall be possible to differentiate the tax on time of day**
- Decisions on the tax due are made by the tax authorities and are public information

HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## Interoperability requirements

- The Swedish kilometre tax will be interoperable with the European Electronic Toll Service (EETS). This means that it shall be possible to use foreign EETS OBU's in the Swedish kilometre tax system
- The kilometre tax system shall be fully interoperable with other road user charging systems in Sweden
- The kilometre tax system shall be a part of NORITS, the Nordic interoperability agreement and cooperation on road user charges (The EasyGo service)



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## Barriers to implementation

- The fuel price has soared, and new taxes are currently (quite suddenly) not very popular
- Our current transport models have serious problems proving socio-economic benefits (the fiscal effect is however quite positive)
- Our secretary of state for transport has personal links to the forest industry (i.e. someone else has to be the driver)
- The interpretation of EC directives are "not crystal clear" and subject to discussion



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## Support to implementation

- The government has in its recent Infrastructure bill pointed at the application of fiscal and other economic tools to reach transport policy goals
- There is a broad political consensus on the result from the climate commission
- The opposition strongly promote a kilometer tax
- In the end: It pays off (estimated income from foreign drivers will pay the entire system)



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



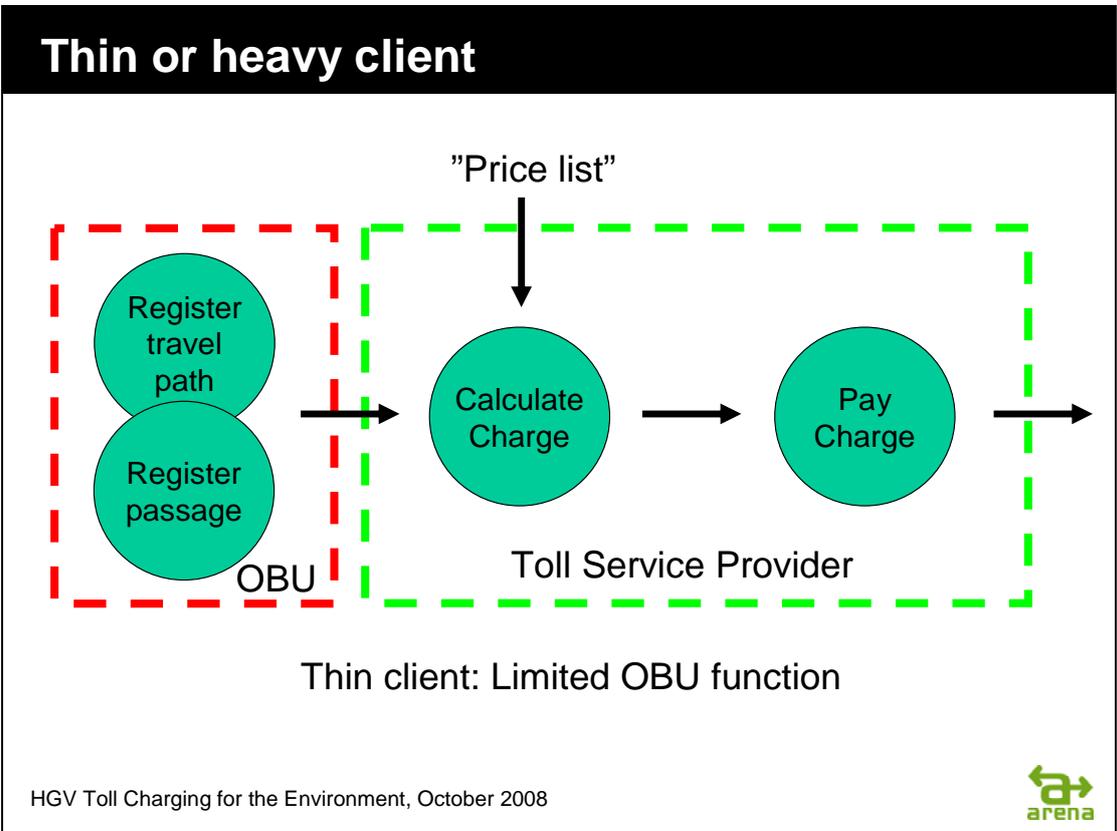
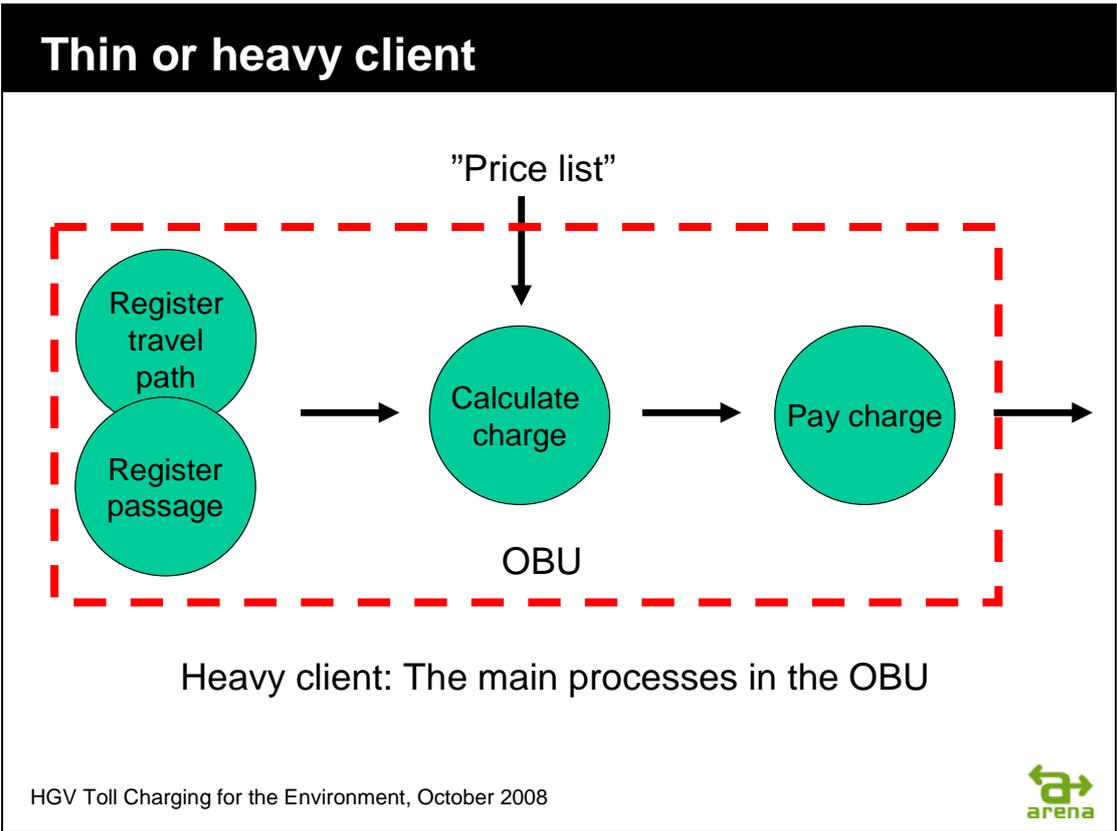
## Which are the key elements of the concept?

- The thin client



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008





## Which are the key elements of the concept?

- The thin client
- **The secure module**



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## The secure module

- The concept is based on storage of vital information in a protected environment in the OBU – e.g. in an IC card
- This "protected environment" is issued by the tax authority, similar to issuing SIM-cards
- This will eventually allow for the OBU function to be integrated in a vehicle telematics platform
- And also open up for added value services



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## Which are the key elements of the concept?

- The thin client
- The secure module
- **Selectable position indicators**

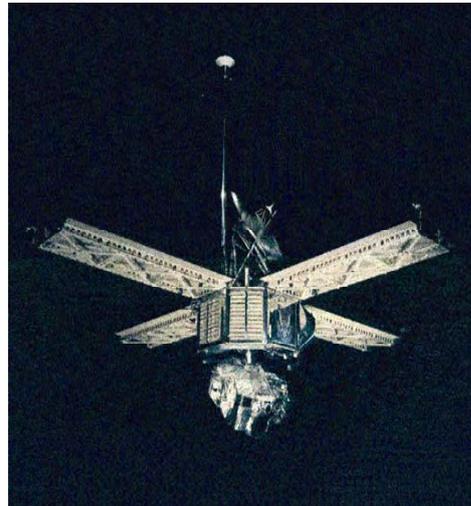


HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## Selectable Position Indicators

- The system could accept different kinds of position indicators
- The Toll Service Provider is responsible for accountability and precision of trip recordings
- Combinations of indicators would do just fine!
- This will enable interoperability with other (e.g. DSRC) systems, and
- Opens up for a dynamic development of positioning methods



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## Which are the key elements of the concept?

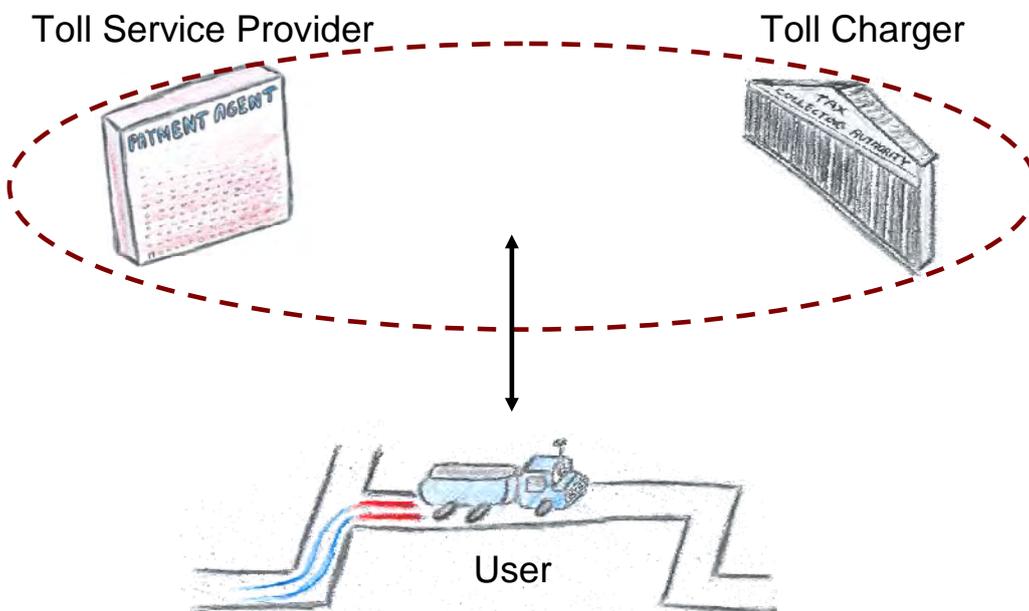
- The thin client
- The secure module
- Selectable position indicators
- **Toll Chargers key interface**



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008

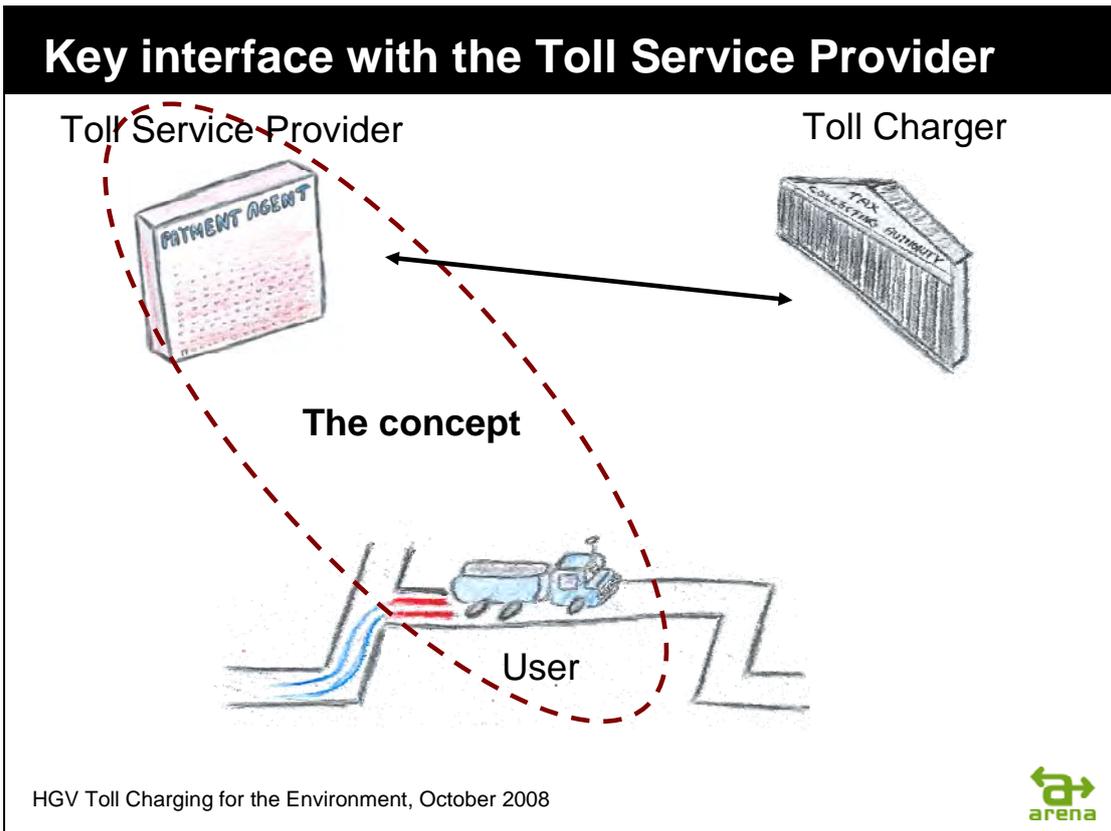


## Key interface with the vehicle



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008





## Which are the key elements of the concept?

- The thin client
- The secure module
- Selectable position indicators
- Toll Chargers key interface
- **Enforcement focusing on audit and trust**



HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## Enforcement system characteristics

- Trust until security is under threat
- Toll Charger keeps track on level of fraud and violations - use random check to measure violations
- **Focus Toll Charger monitoring on business processes and quality systems of transport operators**
- **Toll Charger audit “OBU population performance” rather than error rates of single OBU’s**
- **Delegate to the TSP to monitor associated subscribers (OBU users)**
- Synchronize and use parallel enforcement mechanisms
- Focus on non-real time enforcement measures, separate the debiting and monitoring functions
- Other authority than the Toll Charger is in command of enforcement

HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



## Finally: Our belief in market forces

**Six principles for establishing interoperability in autonomous systems by market forces:**

1. ***Road users are obliged to declare their road usage***
2. ***Toll Charger sets quality of service criteria***
3. ***Service Providers design their own solutions***
4. ***Toll Charger monitor and controls the Service Providers***
5. ***Service Providers monitor and control their subscribing road users***
6. ***Toll Charger monitor and control road users without SP subscription***

**Prerequisite: Toll Chargers are separate from Service Providers**

HGV Toll Charging for the Environment, October 2008



**End**

**Thanks!  
Questions?**

**[jonas.sundberg@sweco.se](mailto:jonas.sundberg@sweco.se)**

**[www.arena-ruc.se](http://www.arena-ruc.se)**

# 8. LKW-Roadpricing in Frankreich

Olivier Quoy

**Toll Charging for the environment?  
French project**

**Pay-per-kilometre  
Eco-charge  
on Heavy Goods  
Vehicles in France**

**Vienna, 21 Oct 2008**

Olivier QUOY  
Mission tarification  
(MEEDDAT / DGITM / SAGS / MT)  
Tél. : (+33 / 0) 1 40 81 78 63  
Mél : olivier.quoy@developpement-durable.gouv.fr

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire  
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Présent pour l'avenir

Resources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

# SUMMARY

• Objectives	3
• Charging principles	4
• European compliance	9
• Technologies	10
• Outsourcing	11
• Enforcement	13
• Agenda	14
• Expected impacts	15



2

# 1

1 / 2

## Objectives

---

- The French government considers calling for tenders by January 2009 for developing the collection system of a **new user charge** borne by trucks traveling the non-conceded State Road Network, generally known as an “eco-tax” or “**eco-charge**”.
- This charge by kilometer is a key measure from the so-called “**Grenelle for the Environment**”, a nation-wide government-initiated forum, concluded in November 2007.



3

# 1 Objectives

2 / 2

- It aims at giving a **price signal** (by raising road freight transportation cost) and levying new resources for new transport infrastructure developments guided by a clear **intermodal** strategy.
- It is therefore the “**user – pays**” principle, before the “polluter – pays” principle
- The tax revenue will complete the **resources of AFITF** (the French financing agency for transport infrastructure), responsible for bringing the State contribution in big transport projects whatever the mode.




  
 République Française

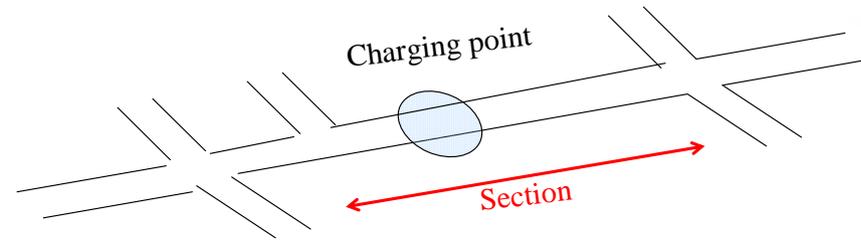
Ministère de l'Énergie, de l'Équipement, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

3

# 2 Charging Principles

1 / 5

- Every kilometer used on the specified network is charged, on the basis of road sections:
  - Network is split into **pricing sections** (basically, from a junction to the next one) controlled by **as many pricing points** (around 3000 in total).
  - By **passing a pricing point**, the tax corresponding to the full length of the corresponding pricing section is **due**.




  
 République Française

Ministère de l'Énergie, de l'Équipement, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

4

**2**  
2 / 5

## Charging Principles

- **Network** under eco-charge will be:
  - 12 000 km of the free **national road network**;
  - **Local roads** which would be affected by significant **traffic shifts** (roughly 3000 km).
- All trucks over 3.5 t will be subjected:
  - around **600 000 domestic vehicles**
  - Around **200 000** foreign vehicles using the charged network



Ministère de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire

**5**

**2**  
3 / 5

## Charging Principles

- The **rate** will be fixed according to **vehicle classes**:
  - based on the **number of axles**;
  - calculated on **infrastructure cost**.
- Rate will also vary according to **EURO emission class** and eventually on the **level of congestion**



Ministère de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire

**6**

**2**  
4 / 5

## Charging Principles

- Payment will be possible through:
  - **Post-payment** through contract with a electronic toll service provider
  - **Pre-payment** for occasional users or users who do not want any contract



  
 Ministère de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

7

**2**  
5 / 5

## Charging Principles

- **Tax revenue** will go to:
  - **local authority** when the tax is collected on the local network, (minus collection cost)
  - **AFITF** for national network
  - Cost financing (taken in charge by AFITF)
- Overall brut revenue is estimated **1,2 billions euros** per annum



  
 Ministère de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

8

## 3

## EU-Compliance

- System to comply with EU directives **Eurovignette** (1999/62, 2006/38) and **ETC** (2004/52), which results in:
  - (1) A taxation **ceiling**, up to the construction+operation costs of the taxable network (to disappear later under the future revised Eurovignette scheme);
  - (2) A **limited choice** of authorized ETC solutions;
  - (3) And the opportunity to adopt a framework that anticipates the future **EU-wide ETC service**, fully inter-operable.



9

## 4

## Technologies

- Free-flow ETC methods to be used: data required for trucks identification and tax computation will be captured on the move, without stopping nor slowing down the traffic. So far, government keeps strictly neutral regarding the usual technology dilemma between:
  - (a) The **DSRC\*** OBE, able to dialog by dedicated short-range microwaves with aerials installed at the pricing points (on poles or gantries);
  - (b) The "**satellite**" OBE, able to get vehicle position out of satellite signals (GNSS) and to dialog with the ground system by mobile telephony (GPRS) as well as by dedicated short-range microwaves (DSRC).
- All trucks over 3.5 t will be subjected, and OBE (On-Board Equipment) will be compulsory



10

## 5 Outsourcing

- European Electronic Toll Service requires to allow collection of the eco-charge through contracts with « **EETS providers** ».
- The will to bring into force **interoperability** at least with french motorways, the **complexity** and the innovative aspects of the project leads to the decision of **outsourcing tax collection**.
- Draft law provides that eco-charge collection is entrusted to one **private partner**, “manager” of the collection system, to be duly “commissioned” by the government.



  
 Ministère de l'Énergie, de l'Écologie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

11

## 6 Enforcement

- The non payment in full or partly leads to:
  - ✓ **recovering eluded tax**, by a fixed amount when data are not available
  - ✓ to a **custom fee** of 750 € maximum
- Enforcement will be made :
  - by **fully automated means** handled by the operator,
  - by **Customs, gendarmerie and police forces and Land Transport Control Units** with kits, gears and support for them to perform “**hand**” **control** (through flying patrols, etc.) that could result in immobilizing trucks at fault



  
 Ministère de l'Énergie, de l'Écologie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

13

**7** *Agenda*

- The eco-charge concept appears in the “Grenelle I” Act voted on **October, 18th 2008**
- The eco-charge will be established by the Finance Act for 2009, to be voted **Early december 2008**
- Prior call for tenders to be put **mid-january 2009**
- ...long before signing the partnership contract to come into force **2010**
- The expected political time for the tax coming into effect, after full collection system development, integration tests and OBEs’ distribution, is: **2011**


**14**

**8** *Expected impacts*

1 / 2

- **Environnemental benefit** is linked to reducing road traffic, which can be achieved in various ways, but also to other considerations:
  - **Modal shift** is not the only goal, hopefully since its magnitude will probably be low. But even if low in share, it can be significant in volume (800 to 900 Million TKm mini)
  - Road use can be reoriented in a **safer way** (more use of motorways instead of local roads)
  - Road use can be **optimized** by economic organisation, reduction of empty trips, which could lead to more local employment and activity
  - Use of **less polluting vehicles**


**15**

**8**  
2 / 2

## Expected impacts

- A tool which should also benefit to **professionals**
  - **Equilibrium** between transport **for hire and reward** vs transport for **own account** could be shifted
  - Bringing **EETS** into real practice
  - A **fairer competition** if prices are easier to evaluate: thinking around the passing on of the eco-charge leads to such considerations



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère  
de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement durable  
et de l'Aménagement  
du territoire

15

**Thanks for your attention**

Olivier QUOY  
Mission tarification  
(MEEDDAT / DGITM / SAGS / MT)  
Tél. : (+33 / 0) 1 40 81 78 63  
Mél : olivier.quoy@developpement-durable.gouv.fr



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère  
de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement durable  
et de l'Aménagement  
du territoire

15



# AutorInnen-Verzeichnis

**Norbert Bacher-Lagler**, Vize-Präsident der AK Wien und Bundesgeschäftsführer der Gewerkschaft VIDA, Wien

E-Mail: [norbert.bacher@vida.at](mailto:norbert.bacher@vida.at)

**Thomas Glöckel**, Mag, Beamter im Referat für Landverkehr, Seeverkehr, Luftverkehr und Galileo im Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union, Brüssel

E-Mail: [thomas.gloeckel@consilium.europa.eu](mailto:thomas.gloeckel@consilium.europa.eu)

**Franz Greil**, Mag., Referent, Abt. Umwelt und Verkehr, AK Wien

E-Mail: [franz.greil@akwien.at](mailto:franz.greil@akwien.at)

**Jörg Leichtfried**, Mag., Mitglied des Europäischen Parlamentes, Bruck a.d. Mur

E-Mail: [joerg.leichtfried@europarl.europa.eu](mailto:joerg.leichtfried@europarl.europa.eu)

**Markus Maibach**, lic. oec. publ. Verkehrsökonom und Mitglied der Geschäftsleitung von INFRAS, Zürich

E-Mail: [markus.maibach@infras.ch](mailto:markus.maibach@infras.ch)

**Olivier Quoy**, stellvertretender Leiter der Interministeriellen Arbeitsgruppe für Roadpricing in Frankreich, Ministerium für Ökologie, Energie, Nachhaltige Entwicklung und Raumplanung, Paris

E-Mail: [olivier.quoy@developpement-durable.gouv.fr](mailto:olivier.quoy@developpement-durable.gouv.fr)

**Szabolcs Schmidt**, Leitung der Abteilung Landverkehr, Generaldirektion Energie und Verkehr, Europäische Kommission, Brüssel

E-Mail: [Szabolcs.SCHMIDT@ec.europa.eu](mailto:Szabolcs.SCHMIDT@ec.europa.eu)

**Jonas Sundberg**, Manager für Intelligente Transportsysteme bei SWECO (Consultingunternehmen), vormals Senior Advisor bei der Swedish Road Administration, Stockholm

E-Mail: [jonas.sundberg@sweco.se](mailto:jonas.sundberg@sweco.se)



## **ANHANG:**

**AK-Positionspapier: Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Eurovignetten-Richtlinie)**

**Greening Transport Package – Frequently asked questions**

**Richtlinienvorschlag**





Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Eurovignetten-Richtlinie)

## Wir über uns

**Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,2 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler als auch auf der Brüssler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft.**

**Das AK EUROPA Büro in Brüssel wurde 1991 errichtet, um die Interessen aller Mitglieder der Bundesarbeitskammer gegenüber den Europäischen Institutionen vor Ort einzubringen.**

### **Zur Organisation und Aufgabe der Bundesarbeitskammer in Österreich**

Die Bundesarbeitskammer Österreichs bildet die Dachorganisation von neun Arbeiterkammern auf Bundesländerebene, die gemeinsam den gesetzlichen Auftrag haben, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Im Rahmen ihrer Aufgaben beraten die Arbeiterkammern ihre Mitglieder unter anderem in Fragen des Arbeitsrechts, des Konsumentenschutzes, in Sozial- und Bildungsangelegenheiten. Mehr als drei Viertel der rund 2 Millionen Beratungen jährlich betreffen arbeits-, sozial- und insolvenzrechtliche Fragestellungen. Darüber hinaus nimmt die Bundesarbeitskammer im Rahmen von legislativen Begutachtungsverfahren die Aufgabe wahr, die Positionen der ArbeitnehmerInnen und der KonsumentInnen gegenüber dem Gesetzgeber in Österreich als auch auf EU-Ebene einzubringen.

Alle österreichischen ArbeitnehmerInnen sind per Gesetz Mitglied der Arbeiterkammern. Die Mitgliedsbeiträge sind gesetzlich geregelt und betragen 0,5 Prozent des Bruttoeinkommens (maximal bis zur Höchstbemessungsgrundlage in der Sozialversicherung). 560.000 (ua Arbeitslose, Eltern in Karenz, Präsenz- und Zivildienstler) der rund 3 Millionen Mitglieder sind von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages befreit, haben aber Anspruch auf das volle AK-Leistungsangebot!

Herbert Tumpel  
Präsident

Werner Muhm  
Direktor

## Executive Summary

Die Bundesarbeitskammer (AK) begrüßt grundsätzlich den vorliegenden Vorschlag als einen Schritt in die richtige Richtung, der aber viel zu halbherzig ausgefallen ist, um Lenkungseffekte für mehr Nachhaltigkeit zu bewirken. Die wesentlichen Punkte aus Sicht der AK zum Richtlinienvorschlag sind:

- Eine vollständige Erfassung aller externen Kosten des Straßengüterverkehrs ist durch die Richtlinie zu ermöglichen. Vor allem die Kostenkategorien „Klimawandel“ und „Unfallfolgekosten“ müssen ebenfalls über Mautgebühren eingehoben werden können. Die Höhe der Gebühren für externe Kosten va bei Stau und Luftverschmutzung muss sich möglichst an den objektiven und nachweisbaren Kosten vor Ort orientieren.
  - Die Einhaltung von Sicherheits- und Sozialvorschriften sowie der Verkehrssicherheit sind unabdingbar zur Vermeidung von Unfallfolgekosten. In dem Vorschlag muss klargestellt werden, dass Verwaltungskosten für die Verkehrssicherheit (zB Lkw-Kontrollen auf den Autobahnen) auch in die Mautberechnung einfließen können.
  - Eine ausreichende Zahl qualitativ zufriedenstellender Park- und Rastplätze auf transeuropäischen
- Autobahnen für Lkw-Fahrer muss in der Richtlinie sichergestellt werden. Dies ist unabdingbar für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten von Lkw-Fahrern und zur Unfallvermeidung.
- Gebührende Berücksichtigung von sensiblen Bergregionen sicherstellen. Das im Vorschlag vorgesehene Kumulierungsverbot von „externen Kosten-Gebühren“ mit den bereits bestehenden Mautaufschlägen zur Querfinanzierung widerspricht dem Verursacherprinzip und muss aufgehoben werden.
  - Die vorgeschlagene Zweckwidmung von Gebühren aus externen Kosten wird befürwortet und sollte im Vorschlag noch ausgebaut werden.
  - Eine Ausdehnung des Geltungsbereiches der Richtlinie auf Teile des niederrangigen Straßennetzes abseits der TEN wird abgelehnt. Der bestehende Rechtsrahmen ist ausreichend um Mautausweichverkehre auf Straßen außerhalb der TEN zu erfassen. Solange keine EU-weite Bemautungspflicht mit Mindestsätzen angestrebt wird, ist kein erweiterter Geltungsbereich notwendig.

- Mitgliedstaaten müssen die Möglichkeit zu regulatorischen Abgaben auf ihrem städtischen Straßennetz behalten. Die im Vorschlag vorgenommene Einschränkung wird abgelehnt.
- Eine Abschaffung zeitabhängiger Benutzungsgebühren zugunsten einer fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut mit vorgeschriebenen Mindestsätzen auf dem TEN-Netz sollte in der Richtlinie längerfristig festgelegt werden.

## Inhalt des Vorschlags

Am 8. Juli 2008 hat die Kommission das Maßnahmenpaket „Ökologisierung des Verkehrs“<sup>1</sup> („Greener Transport“) vorgelegt. Herzstück dieses Pakets ist ein neuer Richtlinienvorschlag über die Erhebung von Gebühren bei schweren Nutzfahrzeugen (infolge „Wegekosten-Richtlinie“), der den Rahmen für die Mitgliedstaaten absteckt, die die externen Kosten des Schwerverkehrs in den Mautgebühren einbeziehen wollen. Externe Kosten sind alle Kosten, die derzeit nicht vom Verursacher, sondern von der Allgemeinheit getragen werden müssen.

Eckpunkte des Vorschlags der Kommission sind im Wesentlichen:

- Die Ermöglichung für Mitgliedstaaten, die externen Kosten (=Folgekosten) des Lkw-Verkehrs bei Luftverschmutzung, Lärm und Stau verursachergerecht in Form von Mautzuschlägen anzulasten.
- Die Festlegung von Grundsätzen bei der Bemautung und Berechnungsmethoden für Infrastruktur- und externe Kosten hinsichtlich Verhältnismäßigkeit und Nicht-Diskriminierung.
- Die Anwendung von elektronischen Roadpricing-Technologien zur Einhebung von fahrleistungsabhängigen Benützungsentgelten zu fördern.
- Die zweckgewidmete Verwendung von zusätzlichen Mauteinnahmen zur Bekämpfung von Lärm, Stau und Luftverschmutzung zugunsten neuer und nachhaltiger Verkehrskonzepte (zB Forschung von umweltfreundlichen Antrieben, Erstellung von Aktionsplänen zur Lärmbekämpfung, etc) sicherzustellen.
- Ausdehnung des rechtlichen Geltungsbereiches der Richtlinie vom transeuropäischen Straßennetz auf andere Straßenkategorien.

<sup>1</sup> Ökologisierung des Verkehrs. Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament. KOM(2008) 433 endgültig

## Die Position der AK im Einzelnen

Die AK bekräftigt grundsätzlich, dass der Preis von Verkehrsdienstleistungen im Straßengüterverkehr die gesamtgesellschaftlichen Kosten widerspiegeln soll. Fehlende Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr hat zu einer Entkoppelung von realer Wertschöpfung und einer Benachteiligung regionaler Produktionsformen geführt. Der Lkw-Verkehr wächst derzeit schneller als die Wirtschaft und bedeutet nicht zwangsläufig Wohlstand für alle. Weil der Lkw-Verkehr nicht alle Kosten, die er verursacht (via Umwelt-, Gesundheits-, Unfallfolgekosten und Stau), bezahlt, muss die Allgemeinheit schon 2,6 Prozent des BIP nur für diese externen Kosten aufbringen. Das entspricht einer Belastung von 820 Euro pro Kopf in Österreich jährlich<sup>1</sup>. Eine Änderung zu mehr Kostenwahrheit durch Preissignale wird daher grundsätzlich befürwortet.

Befürchtungen, eine forcierte Internalisierung der externen Kosten könne zu einem generellen Preisanstieg und einer verschlechterten Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Volkswirtschaften im Allgemeinen führen, werden entschieden in Abrede gestellt. In diesem Zusammenhang wird auf die Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut in Österreich, Deutschland und der Schweiz verwiesen, die in keiner Form einen Inflationsschub aus-

gelöst haben, aber im Transportbereich sehr wohl zu einer erhöhten Effizienz (zB Verringerung von Leerfahrten). Bei der volkswirtschaftlichen Gesamtbewertung einer Lkw-Maut muss vielmehr darauf geachtet werden, wie die eingenommenen Finanzmittel verwendet (zB Infrastrukturinvestitionen, Verringerung der steuerlichen Belastung) werden. Im Übrigen demonstriert die Schweiz sehr wohl, dass hohe Lkw-Mauten mit Wettbewerbsfähigkeit einhergehen können.

Der Europäische Gewerkschaftsbund (EGB)<sup>2</sup> hat auf die besondere Verantwortung Europas beim Klimawandel hingewiesen und sich auch zu unilateralen Reduktionsverpflichtungen bei CO<sup>2</sup> bekannt. In einer Studie<sup>3</sup> im Auftrag des EGB zu Beschäftigung und Klimawandel wird festgehalten, dass der Wirtschaftssektor Verkehr im Zuge von Klimaschutzmaßnahmen (Stabilisierung der verkehrsbedingten CO<sup>2</sup>-Emissionen im Jahr 2030 zum Bezugsjahr 1990) einen Beschäftigungszuwachs von 20% (va im Schienen und öffentlichen Nahverkehr) verzeichnen würde. Die Beschäftigung im Straßengüterverkehr würde zwar weniger stark anwachsen, jedoch noch immer über dem heutigen Beschäftigungsstand

<sup>1</sup> Berechnung für Österreich auf Basis der Studie „Die externen Kosten des Verkehrs“ von INFRAS

<sup>2</sup> Tackling climate change: A social priority - Avenues for action. Resolution adopted by the ETUC Executive Committee in their meeting held in Brussels on 18-19 October 2006.

<sup>3</sup> ETUC Study „Climate Change and Employment“ - Herunterzuladen unter <http://www.etuc.org/a/3676>

liegen. Die AK sieht daher die Internalisierung externer Kosten gerade im Verkehrsbereich auch als Chance zu einer „doppelten Dividende“.

### **Volle Internalisierung der externen Kosten ermöglichen**

Im Richtlinienvorschlag der Kommission wurden bedauerlicherweise nur die Kostenkategorien Luftverschmutzung, Lärm und Stau ansatzweise berücksichtigt. Andere Kategorien aus dem EU-Handbuch wie Unfallfolgekosten, Klimawandel, Natur- und Landschaftsverbrauch, Boden- und Wasserverschmutzung, „Up- und Downstreamkosten“<sup>4</sup> und Energieabhängigkeit werden im Vorschlag nicht erfasst.

Umgelegt auf normale Autobahnabschnitte würde der Richtlinienvorschlag nur einen Zuschlag für externe Kosten von 2 bis maximal 9 Cent je Kilometer erlauben. Im Handbuch der Kommission werden dagegen die externen Kosten eines Lkw-km mit rund 110 Cent im urbanen Einzugsbereich in Stoßzeiten und 54 Cent auf Straßen außerhalb von Städten angegeben.<sup>5</sup> Diesen Zahlen liegen zudem ohnehin bereits sehr restriktive Annahmen (zB Bewertung einer Tonne CO<sub>2</sub> mit 22 € im Vergleich zum „Stern-Report“ mit 71 €) zugrunde. Aus Sicht der AK müssen daher möglichst alle externen Kostenkategorien aus dem EU-Handbuch im Vorschlag berücksichtigt werden. Schwerpunkt ist

<sup>4</sup>„Up- und Downstream-Kosten“ sind dem Verkehr vor- und nachgelagerte Kosten. Sie fallen zB bei der Energiegewinnung, Errichtung von Verkehrsinfrastrukturen oder Erzeugung von Fahrzeugen an.

<sup>5</sup> Handbook on estimation of external costs in the transport sector. S 105 February, 2008

dabei auf Klimawandel und Unfallfolgekosten zu legen.

Angesichts der ehrgeizigen Ziele der EU im Klimaschutz ist die fehlende Einbeziehung eines Mautzuschlags für Klimaschutz beim Straßengüterverkehr nicht nachvollziehbar. Die AK verweist darauf, dass Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr mit einer Tankfüllung von bis zu 1000 Liter existierende Besteuerungsinstrumente (va Mineralölbesteuerung) in den EU-Mitgliedstaaten umgehen können. Die im Richtlinienvorschlag in Art 11 Abs 2 lit 1 lediglich vorgesehene Überprüfung eines „klimawandelspezifischen gemeinsamen Kraftstoffsteuerungselements“ im Jahr 2013 wird angesichts bisheriger EU-Bestrebungen bei der Besteuerung von Diesel als unzureichend abgelehnt. Solange auf EU-Ebene kein adäquater harmonisierter Rahmen bei Verbrauchssteuern auf Treibstoffe bzw ein Emissionshandelssystem für den Straßengüterverkehr errichtet ist, muss es den Mitgliedstaaten mit Hinweis auf die Klimaziele der EU ermöglicht werden, Gebühren für Klimawandel verursachergerecht durch Mautsysteme einheben zu lassen.

Eine Anerkennung von Unfallfolgekosten in der Richtlinie als externe Kostenkategorie ist unerlässlich, da Versicherungsprämien nicht den volkswirtschaftlichen Produktionsausfall einbeziehen. Die AK befürwortet den Top Down-Ansatz, der die totalen sozialen Durchschnittskosten aus Unfällen den Leistungen der Versicherungen gegenüberstellt und sie dem Lkw-Verkehr anteilmäßig anlastet.

Angesichts der im Vorschlag erlaubten Höchstsätze für Staukosten wird an der Lenkungswirkung gezweifelt. Die Kostensätze sollten daher für die Zeiträume A, B und C angehoben werden, sofern dies aufgrund objektiver Staukosten in der betroffenen Region nachgewiesen werden kann.

Bei der verkehrsbedingten Luftverschmutzung wird bemängelt, dass nur die Luftschadstoffe Feinstaub (PM), Stickoxide (Nox) und flüchtige organische Verbindungen anerkannt werden, nicht jedoch Kohlenmonoxid (CO). Bei den Kostensätzen für alle Luftschadstoffe sollten in städtischen Ballungszentren und sensiblen (Berg-)Regionen höhere Sätze zulässig sein, da aufgrund der spezifischen Bedingungen die Gesundheitskosten höher ausfallen.

Bei der Bewertung der externen Kosten und der Errechnung der externen Kosten-Zuschläge ist es unerlässlich, dass hierfür Werte herangezogen werden, die den aktuellen Preisen entsprechen. Die AK kritisiert, dass in den Anlagen durchwegs Kosten aus dem Jahr 2000 ohne Anpassung an die Inflationsentwicklung als Maßstab für die externen Kosten-Gebühren herangezogen werden. Obwohl im Artikel 9 b für mehrere Anlagen eine Indexierung vorgesehen ist, trifft dies gerade bei Anhang III A („Mindestforderungen bei der Erhebung von Gebühren für Externe Kosten und Höchstbetrag der Gebührenbestandteile für Externe Kosten“) nicht zu.

Eine Junktimierung der Internalisierung externen Kosten im Straßengüterver-

kehr nur mit gleichzeitiger Einbeziehung des Pkw wird seitens der AK abgelehnt, da derzeit nur im Lkw-Bereich eine Mauterhebungsstruktur vorhanden ist und EU-Mitgliedstaaten bei Pkw ohnehin über andere fiskalische und rechtliche Instrumente verfügen.

Für eine adäquate Internalisierung müssen im Artikel 2 daher die Definitionen „Kosten verkehrsbedingten Klimawandels“, „Kosten aus verkehrsbedingten Unfallfolgekosten“, „Kosten des verkehrsbedingten Landschafts- und Naturverbrauchs“, „Kosten verkehrsbedingter Wasser- und Bodenverschmutzung“ und „verkehrsbedingte Kosten aus up- und Downstream-Prozessen“ im Artikel 7 b Abs 2 verankert werden.

#### **Verwaltungskosten für die Verkehrssicherheit in die Mautberechnung einbeziehen**

Die Einhaltung der Vorschriften bei technischen Lkw-Standards, der allgemeinen Verkehrssicherheit (va Tempolimits, Überladung, Mindestabstand) sowie von Lenk- und Ruhezeiten und sozialrechtlichen Vorschriften der Lkw-Fahrer ist eine unabdingbare Voraussetzung für einen sicheren und fairen Wettbewerb im Straßengüterverkehr auf dem Transeuropäischen Netz. Die Wahrnehmung dieser Aufgabe erfordert jedoch Investitionen in Anlagen (zB Prüfzentren und Kontrollplätze für Lkw) und Ausgaben für Sicherheitspersonal. In einigen Staaten obliegt die Wahrnehmung einiger dieser Kontrollfunktionen sogar regionalen Behörden oder Gebietskörperschaften, die angesichts des steigenden Straßengüterverkehrs vor enormen

Herausforderungen gestellt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass gerade der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr in sehr geringem Ausmaß abgabenspezifische Beiträge zur Erfüllung dieser Aufgabe leistet.

In einer AK-Studie über Transportpreise und Transportkosten<sup>6</sup> kann aufgezeigt werden, dass ohne illegale Praktiken die Preise im Lkw-Verkehr um mindestens 50 Prozent höher sein müssten. Im Straßengütertransport sparen sich Unternehmer durch die Nicht-Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften im Arbeits- und Verkehrsrecht (Geschwindigkeit, Überladung) einen wesentlichen Anteil der Kosten. Die Preise müssten entsprechend höher sein, würden die Gesetze zumindest annähernd eingehalten.

An der Schnittstelle zwischen „Betrieb und Erhalt der Infrastruktur“ (zB polizeiliches Einschreiten gegen überladene Lkw) und externen Kosten (va höhere Unfallwahrscheinlichkeit durch Nichteinhaltung von Lenk- und Ruhezeiten bei Berufskraftfahrern, stärkere Luftverschmutzung durch technisch schlecht gewartete Lkw) sollte rechtlich außer Streit gestellt werden, dass „polizeiliche“ Aufgaben und damit korrelierende Kosten auf dem Transeuropäischen Netz anteilmäßig auch dem Straßengüterverkehr über die Lkw-Maut angelastet werden können.

Die AK betont, dass selbst mit verhältnismäßig kleinen Mauteinnahmen eine

<sup>6</sup> Max Herry: Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr. Studie im Auftrag der Arbeiterkammer Wien. Wien, 2002 (=Verkehr und Infrastruktur, 14)

ausreichende „Sicherheitsinfrastruktur“ gewährleistet werden kann. Daher sollte in einem novellierten Art 7 b Abs 1 im gegenständlichen Vorschlag Sorge getragen werden, dass die „gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren“ auch die Kosten für die „Wahrnehmung der polizeilichen Verkehrssicherheit“ umfassen können.

### **Park- und Ruheplätze in ausreichender Zahl und Qualität auf Transeuropäischen Netzen zur Verfügung stellen**

Aus Arbeitnehmersicht ist darauf hinzuweisen, dass Lkw-Berufskraftfahrer auf Transeuropäischen Netzen unzureichende Zustände beim Angebot an Park- und Ruheplätzen vorfinden. Der wachsende Lkw-Verkehr hat zu Überbelegungen bei Ruheplätzen gerade in den Nachtstunden geführt. Es braucht nicht weiters ausgeführt werden, dass übermüdete Fahrer ein großes Unfallrisiko mit enormen Unfallfolgekosten für die Allgemeinheit darstellen. Die AK hält daher auch den gegenständlichen Richtlinienvorschlag für geeignet, diesbezügliche Regelungen zur Vermeidung von negativen Externalitäten im Straßenverkehr zu treffen.

Daher sollte unter Beiziehung der repräsentativen Sozialpartner ein technischer Ausschuss eingesetzt werden, der basierend auf Lkw-Aufkommen für alle Autobahnabschnitte qualitative und quantitative Mindestkriterien zu Rast- und Ruheplätzen auf TEN-Autobahnen festlegt, die im Anhang der gegenständlichen Wegekosten-Richtlinie Eingang finden muss. Sofern

nationale Infrastrukturbetreiber bzw Konzessionsgesellschaften auf TEN-Abschnitten diesen Kriterien nicht entsprechen, sollten Abschläge bei Mautgebühren auf diesen Mautabschnitten vorgenommen werden.

### **Verwaltungskosten von elektronischen Mautsystemen nicht unnötig verteuern**

Die Anwendung elektronischer Mautsysteme ist wesentlich zur verursachergerechten Anlastung von Infrastrukturbenützung und externer Kosten. Die Intentionen im Vorschlag (zB Erwägung 22), diese Systeme so zu konzipieren, damit diese auch auf die Straßen abseits des TEN-Netzes ausgedehnt werden können, findet die volle Unterstützung der AK. Bedauerlicherweise sind jedoch die konkreten Vorleistungen und Anreize der Kommission im Vorschlag der Kommission aufgrund der Erfahrungen mit der Einführung von Mautsystemen in Österreich, Deutschland und der Tschechischen Republik nicht ausreichend. Die Bestimmung alleine, dass Gebühren für externe Kosten nur aufgrund elektronischer Roadpricing-Systeme eingehoben werden dürfen, ist zu wenig Anreiz.

In diesem Zusammenhang wird daran erinnert, dass aufgrund der Interoperabilitätsrichtlinie<sup>7</sup> bereits Entscheidungen zur Errichtung eines Europäischen Mautdienstes 2006 getroffen werden hätte sollen, die auch auf absehbare

7 RICHTLINIE 2004/52/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES UND DES RATES vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft

Zeit nicht auf der Tagesordnung stehen werden und somit das Entwicklungsrisiko von neuen elektronischen Mautsystemen erhöhen. Hervorzuheben ist ua die technischen Festlegungen zu GPS/GSM-Funktionalitäten bzw eine einheitliche Norm für Mikrowellennahbereichskommunikation (DSRC).

Wesentlicher als technische Normierungsfragen zu On-Board-Units ist jedoch die Auslegung des Verhältnismäßigkeitsprinzips für „gelegentliche Benutzer“ in Art 7 i im gegenständlichen Vorschlag für eine verstärkte Anwendung von elektronischen Road Pricing-Systemen. Auch die vorgeschlagenen Regelungen im Art 7 i zementieren indirekt den Zustand, dass ein Mautbetreiber rechtlich keine „Einbaupflicht für ein Mauterfassungsgerät“ für Lkw auf seinem Netz durchsetzen kann und infolge kostenintensive Alternativsysteme zur Erfassung und zum Enforcement errichten muss. Nicht die Technik ist also das Problem bei der Einführung und Ausdehnung von Mautsystemen auf Straßenabschnitten mit geringerer Verkehrsfrequenz als auf Autobahnen, sondern die Auslegung der Kriterien „Verhältnismäßigkeit“ und „Nicht-Diskriminierung“ durch die Kommission!

Die AK plädiert daher diesbezüglich zu einem Umdenken bei der sehr starren Auslegung durch die Kommission. Im Richtlinienvorschlag sollten daher im Art 7 i den Mitgliedstaaten ermöglicht werden, Kosteneinsparungen bei Buchung und Enforcement von Mautgebühren durch Lkw mit eingebauten Mautgeräten an diese Nutzer in Form von Ermäßigungen bei Gebühren wei-

terzugeben. Auch ein kategorisches Ermäßigungsverbot bei externen Kosten in Erw 20 und Art 7 i Abs 1 scheint vor diesem Hintergrund fragwürdig.

### **Sensible Bergregionen gebührend berücksichtigen**

Die AK begrüßt, das den besonderen Bedingungen in sensiblen Bergregionen (va stärkeres Lärmecho in engen Tälern, schlechte Durchlüftung bei Feinstaub und Stickstoffdioxid in Tälern) zumindest im Prinzip Rechnung getragen worden ist. Durch den Faktor 2 bei der Berechnung von Gebühren für Luftverschmutzung und den Faktor 5 für Lärmschädigung werden die besonderen Bedingungen von sensiblen Bergregionen anerkannt. Aufgrund der niedrigen Höchstsätze für externe Gebühren sind aber die Auswirkungen bescheiden.

Die AK kritisiert vor allem das Kumulierungsverbot von Gebühren für externen Kosten mit der bereits bestehenden Möglichkeit, Mautaufschläge zur Querfinanzierung prioritärer TEN-Projekte. Mit Verweis auf beschränkte Möglichkeiten, eine Entlastung oder Verlagerung des Güterverkehrs auf bestimmten TEN-Abschnitten ohne volle Kostenwahrheit am gesamten Korridor zu erzielen, müssen beide Varianten in einer sensiblen Bergregion möglich sein. Die Bestimmung in Art 7 e Abs 6 sollte daher ersatzlos gestrichen werden.

Die neue Bestimmung zu „Alternativstrecken“ in Art 7e 2 wird vom Ansatz her begrüßt. Es sollte jedoch klarge-

stellt werden, dass eine Alternativstrecke sich auf einen benachbarten Korridor befinden kann und nicht notwendigerweise um eine parallel verlaufende Straße im regionalen oder lokalen Straßennetz.

### **Räumlichen Geltungsbereich der Richtlinie auf TEN-Netz beschränken**

Das Vorhaben der Kommission, den räumlichen Geltungsbereich im gegenständlichen Vorschlag auf Straßen außerhalb der Transeuropäischen Netze auszudehnen, wird seitens der AK aus den unten angeführten Gründen als unausgegoren und überschießend eingestuft.

Abgaben auf lokalen, regionalen und nationalen Straßen haben keine Relevanz für den Binnenmarkt. Sie sind sehr wohl mit EU-Recht vereinbar, sofern sie die Grundsätze des Gemeinschaftsrechts, va Nicht-Diskriminierung und Verhältnismäßigkeit, einhalten. Gebühren, die hier eingehoben werden, betreffen fast ausschließlich den regionalen Verkehr und zu einem verschwindend geringen Grad den grenzüberschreitenden Verkehr. Dies bildete auch die Basis für die Novellierung der

letzten Wegekosten-Richtlinie<sup>8</sup>.

Umso schwieriger ist die neue Linie der Kommission nachzuvollziehen, den Geltungsbereich auf ein nicht definiertes „Straßennetz“ außerhalb des Transeuropäischen Netzes ausdehnen. Sie will in Erwägung 13 einheitliche Entgeltgrundsätze für TEN und dem „gesamten Fernstraßennetz“ eines Mitgliedsstaates und dehnt in Artikel 7 Abs 1 sogar sämtliche Bestimmungen der Wegekosten-Richtlinie auf das gesamte „Straßennetz“. Im Anhang III A werden konfuserweise nur „Vorstadtstraßen“ und „andere Fernstraßen“ für die Höchstsätze bei Gebühren zu Luftverschmutzung herangezogen, wobei explizitermaßen „Autobahnen“ und „Stadtstraßen“ bzw. „Autobahnen im Stadtgebiet“ nicht einmal erwähnt sind.

Aus Gründen der Rechtssicherheit und Anwenderfreundlichkeit sollte dringend eine genaue Definition für alle von der Kommission beabsichtigten Straßenkategorien in Art 1 vorgenommen werden.

<sup>8</sup> Vgl Art 7.1 in Richtlinie 2006/38/EG

„(1) Die Mitgliedstaaten dürfen Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf dem transeuropäischen Straßennetz oder auf Teilen dieses Netzes nur unter den in den Absätzen 2 bis 12 genannten Bedingungen beibehalten oder einführen. Das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung des Vertrags Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen, unter anderem auf parallel verlaufenden Straßen, auf die der Verkehr vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann und/oder die im direkten Wettbewerb mit bestimmten Teilen dieses Netzes stehen, oder auf dem transeuropäischen Straßennetz für andere, nicht von der Definition des Begriffs ‚Fahrzeug‘ erfasste Kraftfahrzeugtypen zu erheben, bleibt hiervon unberührt, vorausgesetzt, die Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf solchen Straßen diskriminiert den internationalen Verkehr nicht und führt nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Unternehmen.“

Mit Hinweis auf das EU-Handbuch der externen Kosten wird auf die enorme Bandbreite ua bei der Kostenkategorie „Stau“ hingewiesen, die unterschiedliche lokale Gegebenheiten widerspiegelt. Ziel der Richtlinie sollte vielmehr sein, die erlaubten Höchstsätze bei den externen Kosten nur für das TEN-Netz festzusetzen. Die Subsidiarität auf anderen Straßen sollte dagegen in Erw 13 und 29 bzw in Art 7 Abs 1 und 7 c betont werden.

### **Subsidiarität bei regulatorischen Abgaben auf städtischen Straßennetzen bewahren**

Der Richtlinienentwurf bringt mit der Bestimmung zu Art 9 Abs 1 a eine Einschränkung für Mitgliedstaaten sowie vor allem für regionale und kommunale Behörden. Obwohl mit der letzten Novellierung der Wegekosten-Richtlinie<sup>9</sup> klargestellt wurde, dass auf allen Straßen in einem städtischen Ballungsraum, inklusive TEN-Autobahnen, Abgaben bei Kfz über 3,5 Tonnen im gewerblichen Verkehr zur Erreichung von Umweltzielen eingehoben werden dürfen, wird diese wieder bei Autobahnen zurückgenommen. Noch kurz vor der Beschlussfassung wurde dies in EK-internen Richtlinienentwürfen sehr wohl berücksichtigt.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Richtlinie 2006/38/EG, Art 9 1a

„1a) Diese Richtlinie verbietet nicht die nicht diskriminierende Anwendung folgender Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten:

- a) Gebühren, mit denen zeit- und ortsbedingten Verkehrsstauungen entgegengewirkt werden soll,
- b) Gebühren zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen einschließlich schlechter Luftqualität auf jeder Straße insbesondere in städtischen Gebieten einschließlich auf städtisches Gebiet kreuzenden Straßen des transeuropäischen Netzes.“

<sup>10</sup> “This directive shall not prevent the non-discriminatory application by Member States of regulatory charges

Die AK fordert eine ersatzlose Streichung, da es gerade den kommunalen Behörden ermöglicht werden muss, die anspruchsvollen EU-Vorgaben ua bei den Immissionsgrenzwerten zu PM10 (Feinstaub) und NO2 (Stickstoffdioxid) zu erfüllen. Mit Blick auf die zahlreichen Umweltzonen in EU (zB Low Emission Zone in London) dürfen diese nicht durch abweichende Regelungen auf Autobahnen durch die gegenständliche Richtlinie konterkariert werden. Im Übrigen wird auf das EU-Handbuch zu externen Kosten hingewiesen, das gerade bei Staukosten eine enorme Bandbreite bei den externen Kosten aufweist und wiederum die unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten in Europa widerspiegelt.

#### **Zweckwidmung von Einnahmen aus Gebühren für externe Kosten effektiv sicherstellen**

Die AK begrüßt ausdrücklich den Ansatz im Richtlinienvorschlag, zusätzliche Mauteinnahmen aus dem Gebührenbestandteil „Externe Kosten“ zweckgewidmet für bestimmte Maßnahmen zur Förderung nachhaltigen Verkehrs oder alternativer Mobilitätskonzepte einzuführen.

Durch diese Zweckbindung kann EU-rechtlich einerseits auf die bestehende mark-up-Regelung (=Querfinanzierung in sensiblen Bergregionen unter Erfüllung bestimmter Kriterien) als auf

specifically designed to reduce traffic congestion or combat environmental impacts, including poor air quality, on any road section located in an area having a population in excess of 100 000 persons and a population density such that the Member State considers it to be an urbanised area"

mögliche Auslegungsprobleme bei Art 71 EGV (Festsetzung von nutzerspezifischen Gebühren im Rahmen der Europäischen Verkehrspolitik) zu Lasten von Art 93 EGV (=Rechtsgrundlage für weitere Rechtsakte der Gemeinschaft zur Harmonisierung der indirekten Steuern zwischen den Mitgliedstaaten) verwiesen werden. Eine Rechtsgrundlage auf Basis von Art 93 EGV und damit das Einstimmigkeitserfordernis wird als nicht zweckführend angesehen.

Nur durch konkrete Leistungen vor Ort und in der betroffenen Region (zB Errichten von öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verkehrsentslastung auf Autobahnen, Förderung zur nachträglichen Partikelfilternachschrüstung bei Lkw, Verwendung von lärmindernden Straßenasphalt, etc) kann der leistungsbezogene Entgeltcharakter von Gebühren gegenüber TEN-Benutzern und Bürgern argumentiert werden. Überlegungen wie in den Erläuterungen zum Kommissionsvorschlag, diese zusätzlichen Mittel für Forschungstätigkeiten auf EU-Ebene heranzuziehen, werden dagegen abgelehnt.

Obwohl in Art 7 g Abs 3 alle ex-ante Erfordernisse bei der Einführung von Gebühren für externe Kosten angegeben sind, ist dies bei der Zweckwidmung nicht vorgesehen. Die BAK regt diesbezüglich eine Ergänzung an in Verbindung mit der ex-post-Kontrolle im Art 11. Auch sollte die Behörde im Mitgliedstaat, die mit der Festsetzung der Gebühren der externen Kosten betraut ist, den Verwendungszweck ex-ante angeben können. Die BAK geht davon, dass in den regionalen Gebietskörper-

schaften Aktionsprogramme zur Einhaltung der einschlägigen EU-Richtlinien bei Lärm und Immissionsschutz-Luft erstellt werden müssen. Zusätzliche Mauteinnahmen aus diesen externen Kostenkategorien sollten daher an diese Aktionsprogramme abgeführt werden.

### **Fahrleistungsabhängige Abgaben auf dem Transeuropäischen Netzen einführen**

Obwohl der Richtlinienvorschlag dem Verursacherprinzip bei der Anlastung der Infrastruktur und der externen Kosten im Schwerverkehr zum Durchbruch verhelfen will, beabsichtigt die Kommission lediglich in Art 11 Abs 2 bis 31. Dezember 2013 einen Bericht über die „technische und wirtschaftliche Machbarkeit der Einführung entfernungsabhängiger Mindestgebühren auf den wichtigsten Fernstraßen“ vorzulegen.

Die AK hält diese Bestimmung für visionlos und angesichts der überdurchschnittlichen Zunahme des Lkw auf den großen europäischen Korridoren nicht mehr tragbar. Vielmehr sollten den Mitgliedstaaten ein langfristiges Ziel zur Einführung vorgegeben werden, bis zu dem sie ihre steuerlichen Abgabensysteme umgestaltet haben und ein fahrleistungsabhängiges Bemautungssystem mit vorgeschriebenen Mindestsätzen auf TEN-Netzen und Fernstraßen einführen können. Mit Blick auf die angespannte Situation in einigen sensiblen Bergregionen in Österreich (zB Brenner) wird darauf hingewiesen, dass Mitgliedstaaten

selbst mit hohen Mautsätzen auf ihren kurzen TEN-Abschnitten nur begrenzte Steuerungseffekte für eine nachhaltige Verkehrssituation erzielen können.

Daher sollte bei der Beschlussfassung dieser Richtlinie ein längerfristiges Datum zur Einführung von verpflichtenden und entfernungsabhängigen Mindestgebühren auf dem TEN-Netz oder aller Fernstraßen in Europa herangezogen werden. Dies sollte einhergehen mit Fortschritten bei der Interoperabilität von Mauterfassungsgeräten im Rahmen der einschlägigen Richtlinie.

Die AK kritisiert, dass in Art 7 Abs 5 beim Grundsatz der Bemautung ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht zu weit reichende Ausnahmemöglichkeiten für Kfz unter 12 Tonnen Gesamtgewicht vorgesehen sind. Basierend auf den Erfahrungen mit der Mauteinhebung in Österreich sind diese nicht nachvollziehbar.

Zusätzlich wird mit Bezug auf den Erwägungsgrund 27 (Vereinbarkeit mit EU-Fördermitteln aus den Europäischen Strukturfonds zur Errichtung von Verkehrsinfrastrukturen) gefordert, dass bei der Errichtung von Verkehrsinfrastrukturen mit Unterstützung aus Europäischen Strukturfonds eine verpflichtende und entfernungsabhängige Nutzerfinanzierung auf diesen TEN-Abschnitten für den gewerblichen Schwerverkehr vorgesehen wird.

Für weitere Fragen steht Ihnen  
gerne

**Herr Franz Greil**

(Experte der AK Wien)  
T +43 (0) 1 501 65 2262  
franz.greil@akwien.at

**sowie**

**Herr Frank Ey**

(in unserem Brüsseler Büro)  
T +32 (0) 2 230 62 54  
frank.ey@akeuropa.eu

zur Verfügung.

**Bundesarbeitskammer  
Österreich**

Prinz-Eugen-Strasse, 20-22  
A-1040 Wien, Österreich  
T +43 (0) 1 501 65-0  
F +43 (0) 1 501 65-0

**AK EUROPA**

Ständige Vertretung Österreichs  
bei der EU  
Avenue de Cortenbergh, 30  
B-1040 Brüssel, Belgien  
T +32 (0) 2 230 62 54  
F +32 (0) 2 230 29 73



## **Greening Transport Package – Frequently asked questions**

### **Which sectors does the package cover?**

The package proposes new steps to make road and rail freight transport more environmentally friendly: the proposal to amend the Eurovignette Directive on road charging for heavy good vehicles and a Communication on rail noise. Furthermore, this package explains what has been done and what will be done by the current Commission in all transport modes. For example, the European Parliament and the Member States have now agreed on the Commission's proposal to include aviation in the EU's emissions trading scheme (see [IP/06/1862](#) and [MEMO/06/506](#)) and will formally adopt it soon. Existing EU legislation allows Member States to charge trains for their environmental costs. Railways are also to a large extent covered by the European emissions trading scheme (ETS)

### **Why does the Commission now want to address the road transport sector?**

Road transport is responsible for 75% of the emissions of nitrous oxide from transport and congestion costs are estimated at 1.1% of EU GDP. Lorries create a quarter of all these negative effects. This is not surprising since 72% of the tonnes kilometres of goods transported by inland transport in the EU use lorries. And road freight transport is growing steadily, and faster than GDP (annual growth was 4.9 % in 2006). The growth is in particular concentrated in international traffic, which is forecast to double between 2000 and 2020.

### **Does the Commission want to get traffic off the roads and on to rail?**

Getting traffic off the road and onto rail, inland waterways or short-sea shipping is just one way that the environmental impacts of road transport can be reduced. Because road transport is, and will remain, the way the bulk of passengers and goods are transported, ways need to be found to make it greener and more efficient too. Today's proposal to allow heavy goods vehicles to be charged for using infrastructure in a greener and more efficient way is therefore an important contribution, as is ongoing work to deploy new vehicle technologies, improve infrastructure, improve fuel efficiency and promote "eco-driving".

## **What are the other main measures the Commission has already taken to "green transport"?**

Air pollutant emissions from cars, vans, lorries and buses have been dramatically reduced by the increasingly stringent EURO standards defined under EU law, which set maximum emission levels for new vehicles. New cars are already required to have CO<sub>2</sub> labels and the Commission has also proposed to limit the CO<sub>2</sub> emissions from new cars (see [IP/07/1965](#)) and ensure public authorities buy greener vehicles.

There are also EU standards on fuel quality, including on the sulphur content, which is particularly important in the maritime sector. The Commission has also set a 10% target for the use of sustainable biofuels in transport and transport actions feature prominently in the EU's Energy Efficiency Action Plan.

In the aviation sector, there are EU measures on airport noise and the EU institutions are on the verge finalising agreement on the sector's inclusion in the EU's Emissions Trading System (see [IP/06/1862](#) and [MEMO/06/506](#)). The Single European Sky II package, aims to reduce emissions per flight (see [IP/08/1002](#) and [MEMO/08/432](#)). The EU has also taken a large number of measures, culminating in the Erika package, to reduce the likelihood of oil spills from ships.

The EU has also financed projects through the Trans-European Networks and Marco Polo programmes which have concentrated on promoting less-polluting transport modes such as rail, inland waterways and short-sea shipping.

## **What are the other main measures the Commission intends to take to "green transport" before the end of its mandate?**

The Commission intends to come forward with the following initiatives before the end of its mandate:

- A regulation on greenhouse gas emissions from new vans and minibuses;
- An action plan and legislative proposal on Intelligent Transport Systems for road, in order to get these technologies onto the market and used and an urban mobility action plan, which will propose a series of short and long-term actions where there is a clear EU added value;
- A Green Paper on the Trans-European Transport Network which will review existing policy, draw lessons and consider how to develop the policy, particularly given the increasing importance of climate change;
- A revision of the Directive on Airport Noise which is likely to increase the stringency for the types of aircraft that can be used and a revision of the environmental noise directive;
- A revision of the Energy Taxation Directive, which will ensure that it better complements the EU ETS and supports the EU's climate change and energy goals;
- A Directive on Energy Labelling for tyres and a revision of the existing CO<sub>2</sub> Car Labelling Directive
- A proposal to address nitrous oxide emissions from aviation;
- A proposal in 2009 for action at European level on greenhouse gas emissions from the maritime sector, if the International Maritime Organisation (IMO) has not made sufficient progress by then in developing concrete measures.

### **What is the Eurovignette Directive this package proposes to revise?**

The "Eurovignette Directive" adopted in 1999 and revised in 2006 provides a framework for the levying of tolls and user charges on heavy goods vehicles for using Europe's motorways. It currently allows Member States to set tolls at levels required to maintain and replace infrastructure, with some additional flexibility in mountainous areas.

### **How does the revision of the Eurovignette Directive proposed in this package contribute to fighting climate change ?**

The proposed revision would allow Member States to levy tolls based not only on infrastructure costs, but also on congestion and pollution. This will widen the tool box at Member States' disposal to reduce congestion, fuel consumption and hence emissions of CO<sub>2</sub>. The proposed Directive is therefore a contribution to the climate change strategy and a clear step forward. Other action has of course already been taken in the field of transport and more will follow. For instance, the Commission's current review of the Energy Taxation Directive will probably lead to a proposal for defining a common labelled CO<sub>2</sub> element in fuel taxation - this explains why this element is not addressed in the package proposed today.

### **Will the Directive not lead to discrepancies between Member States which distort the EU single market?**

The proposed Directive aims to ensure that charging does not discriminate on the basis of nationality and does not create disproportionate obstacles to the freedom of movement. It specifies common charging principles, including a method to calculate the costs. It will contribute to fairer competition between hauliers as, unlike vehicle taxes, tolls do not distort competition as they are paid by all hauliers irrespective of their Member State of registration.

### **How can the interoperability of electronic toll systems be ensured?**

The European interoperability of electronic toll systems is already phased-in by means of Directive 2004/52/EC which sets up a "European electronic toll service". The Commission is preparing the necessary detailed technical specifications so that full interoperability will be achieved by 2012 for systems fitted in lorries.

### **What are the problems with existing taxes on road transport? Do they already internalise external costs?**

Existing taxes internalise only partially and inefficiently external costs from road traffic. The tax structure is inadequately related to the main costs drivers of pollution and congestion. Levels of vehicle tax are unrelated to how often the vehicle is used. Fuel taxes are the same for heavily polluting vehicles as for "greener" ones and do not distinguish between rush hour and off-peak use. Efficient charges should vary according to the type of vehicle, the distance and the congestion levels.

### **Is the road industry not already paying for congestion?**

Congestion affects all road users including commuters. Congestion charging is not about asking users to pay twice but a way to manage limited road capacity more efficiently in order to reduce the overall costs for all users. On busy roads, big and heavy vehicles contribute much more to congestion. Of course, lorries suffer like all other vehicles from congestion. Like all other users, they will also benefit from less congested and better managed roads.

### **Why are accident costs not addressed in the proposed Directive?**

There are two main reasons. First, the level of external accident costs depends to a large extent on the applicable insurance system and the costs it covers. Second, unlike local pollution and congestion costs, accident costs cannot be efficiently internalised by kilometre based charges as they are very much determined by individual driver characteristics and accident history. This issue will be further reflected upon in the review of the European Road Safety Action Programme that the Commission intends to carry out in 2009.

### **Why are damage to biodiversity and landscape not addressed in the proposed Directive?**

Damage to biodiversity and landscape are mostly fixed costs which depend on the existence of transport infrastructure more than on the use that is made of it. Therefore kilometre based road user charges are not the most appropriate instruments to internalise these costs.

### **Why is this optional for Member States ?**

There are legitimate concerns over the financial viability of the required electronic toll systems on some Member States' lesser-used networks. Given the level of implementation costs involved, a phasing-in approach enabling pilot schemes and encouraging a gradual building-up and sharing of experience is preferable to the mandatory introduction of a one-size-fits-all system. Member States would in any case be very unlikely to agree on such a mandatory system.

### **What is proposed concerning any extra revenues raised by Member States from tolls?**

The package will aim to ensure that additional revenues from external cost charging are spent on making transport more sustainable. Sustainable transport requires considerable investment in research and development and infrastructure. Funding is particularly needed to reduce road pollution at source through local action plans on management of air quality and environmental noise, to improve the energy efficiency of vehicles and lower emissions and to offer a wider choice of realistic alternatives for users. Using the revenues from the tolls for investment in more sustainable transport will benefit transport users from all Member States.

### **Will there be any effect on private cars?**

Passenger cars are not within the scope of the Directive which applies to heavy goods vehicles only. Member States are of course free to levy tolls on passenger cars as well. But passenger car traffic is much less international than road freight transport. So according to the principles of subsidiarity and proportionality there is currently no basis for European action. However, differentiated tolls applied to lorries on the basis of the cost of the congestion and pollution they cause will reduce congestion on busy roads and thus benefit all motorists travelling on those roads.

### **Will this not raise costs for haulage operators and therefore prices of goods in the shops?**

This proposal will not create new costs, but help Member States to ensure that the polluter – rather than taxpayers in general – meets costs that already exist. It will also over time actually reduce both pollution and costs, by creating incentives that promote greener and more efficient transport.

In the short term, it may lead to a small increase in road haulage costs of a few percent but this will be rapidly offset by efficiency gains (less congestion, less pollution). Transport costs (road haulage cost is only a part of those costs) range from 1 to 9% of final product values. Furthermore changes in toll structure will not take place until 2011 at the earliest and will be fully predictable by firms which will anticipate them and adapt their behaviour. Any upward impact on price of goods in the shops in the short-term is likely to be insignificant, if noticeable at all. In the medium-term the impact on prices should be downwards.

### **Is this not penalising the road sector unfairly? Operators already have to pay high fuel prices and taxes on fuel...**

The aim is to improve the overall sustainability of road freight transport, in the interests of all citizens and businesses, including ultimately the road freight sector itself. For example, the sector will benefit alongside other users from reduced congestion on busy roads.

High fuel prices affect all households, all motorists and all industry. This confirms again the need for a more sustainable transport system, more efficient in energy use, less dependent on fossil fuels and with a smaller overall environmental impact. The high fuel price should not be used as a pretext to postpone initiatives to prepare the ground for a more sustainable transport system. On the contrary, it is a further reason to accelerate the adaptation of our transport system and reduce its dependency on fossil fuels.

Of course, this will take time. The Directive is part of a long term process. The tolling measures enabled by this proposal will take effect in 2011 at the earliest. Firms and logistic operators will have time to adapt their behaviour.

### **How does the incentive structure work? Why will it be in operators' interest to use greener vehicles?**

A heavy goods vehicle with a EURO 0 engine generates on average more than 5 times more air pollution costs than a vehicle of the same size equipped with a EURO V engine. Even compared to a EURO III engine, a EURO V engine cuts average air pollution cost by more than half. Financially rewarding hauliers for using cleaner vehicles will accelerate the renewal of the vehicle fleet. Similarly, by properly reflecting the actual cost of traffic based on noise pollution and differentiating between areas with different population densities, hauliers will be given a clear financial incentive to route their vehicle on motorways and trunk roads and avoid suburban areas as much as possible, thus improving quality of life. Users will also be able to reduce the congestion costs they generate and the charges they pay by scheduling their vehicles to operate outside peak hours and to avoid busy roads at busy times.

### **How much extra per kilometre will journeys cost if Member States implement this?**

The average amount is likely to be on average in the range of 4-5 eurocents per kilometre for a EURO IV truck. But this is only a rough estimate as exact charges for specific areas will vary widely and will depend on a complex set of developing circumstances, in order to ensure full reflection of the relevant external costs and provide incentives to reduce those without going beyond what is for that. The charges will be differentiated according to the pollution class of vehicles, the location of roads (suburban or interurban) and the time periods (high and medium peak, off-peak and night). The actual amount will vary from section to section as it will depend on the exact local situation, notably in terms of congestion.

### **Will Member States be able to apply higher tolls to certain roads?**

Yes, if that is justified by local conditions. Tolling schemes based on congestion and pollution costs will have to be notified and approved by the Commission before application. The exact amount of the toll will be set by independent authorities designated by Member States. The toll can include a cost element related to traffic based air and noise pollution. Congestion cost may also be added during peak hours or days. Air pollution and noise costs can be higher on suburban roads than on long distance roads due to the higher population density in suburban areas. There are also provisions to allow the recovery of higher external costs in mountainous areas.

### **Why do we need a common methodology for calculating local external costs?**

The common methodology is needed to ensure proportionality and transparency of the tolls based on the cost of pollution and congestion. It will also ensure that there is no discrimination on the basis of the nationality of the haulier. It will be applied on the basis of local data, in a transparent and comparable way.

### **Why should peripheral Member States support this measure, as it will mean extra costs for their hauliers with only limited extra revenue from tolls?**

Both the European Parliament and the Council acting collectively have requested the Commission to propose revision of the Eurovignette Directive, because the sustainability of transport is a common European objective and this Directive will help to achieve it. Furthermore, congestion and pollution occur in all Member States, and they have all an interest in a better tool box to manage congestion and pollution. New toll rates would have no distorting impact on the relative position of the national road haulage industry of any Member State vis-à-vis its competitors from other Member States since, unlike taxes, tolls are paid by all hauliers irrespective of their Member State of registration. Using the revenues from the tolls for investment in more sustainable transport will benefit transport users from all Member States.

### **What are the basic features of the framework for estimating external costs? What is included and why?**

The main objective of the internalisation of the external costs of transport is to ensure that each transport user should pay for the social costs they generate. The common principle proposed by the Commission is known as "social marginal cost pricing". A common methodology is established with formulae to calculate external costs and recommended default values. The most important external costs of transport are congestion, air pollution, noise, accident and climate change costs. The Directive proposes the introduction of differentiated kilometre based external cost charges to recover the cost of traffic based air and noise pollution and congestion.

### **Who will monitor the application by Member States of the framework for calculating external costs to ensure it is in accordance with the rules?**

Member States will have to respect common charging principles and will have to designate independent authorities to calculate the chargeable costs, using a common method that can be easily monitored. New tolling arrangements based on congestion and pollution costs will have to be notified to the Commission for prior approval before they can be applied. The Commission, in its role as the "guardian of the Treaty", will monitor the application of the Directive in all Member States.

### **How would the recommended use of revenue for environmental protection work?**

The Commission proposes that Member States use the additional revenues from tolls should be used to finance projects such as research and development on cleaner and more energy efficient vehicles; building alternative transport infrastructure for transport users; and local action plans on management of air quality and environmental noise.

### **How will privacy be ensured with all the interoperable electronic toll systems?**

Directive 2004/52/EC requires that processing of personal data necessary for the operation of the European electronic toll service is carried out in accordance with the Community rules protecting the freedoms and fundamental rights of individuals, including their privacy. To protect public safety and ensure fair competition and working conditions, most heavy goods vehicles are already equipped, under conditions to protect personal privacy, with electronic devices keeping records of the movements of their vehicles (digital tachographs, electronic toll systems in some Member States).

### **When will the Commission bring forward a legislative proposal on the subject of rail noise?**

As today's Communication announces, the Commission intends by the end of 2008 to propose legal requirements for the implementation of noise-differentiated track access charges, in the course of the recast of Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification.

### **What measures already exist to limit rail noise?**

In December 2005, the Commission adopted technical rules relating to noise emissions of rolling stock (Noise TSI). These rules introduced the first noise limits for all kinds of rolling stock used in the European Union. These limits apply to new and renewed vehicles including freight wagons. New freight wagons have to be equipped with low-noise brake blocks reducing the perceived noise emission by about 50%.

However, the introduction of this low-noise technology will take several years due to the long lifetime of rolling stock. Without additional measures of the type announced in today's Communication, it would take until at least 2020 for half of the freight wagon fleet to become more silent.

For high-speed trains similar technical rules have already been introduced by the Commission in 2002.

## Annex I. Some statistics

### **Transport performance**

Road accounts for 73% of total land freight transport performance in tonne-kilometres

### **Transport growth**

Road freight is growing faster than GDP (annual growth is 4.9%)

The growth rate of international road freight transport is especially high (doubling is forecast between 2000 and 2020)

### **Emissions from road transport in 2005**

72% of total CO<sub>2</sub> emissions from transport

75% of NO<sub>x</sub> emissions from transport

Road transport CO<sub>2</sub> emissions increased by 17% between 1995-2005

### **Costs**

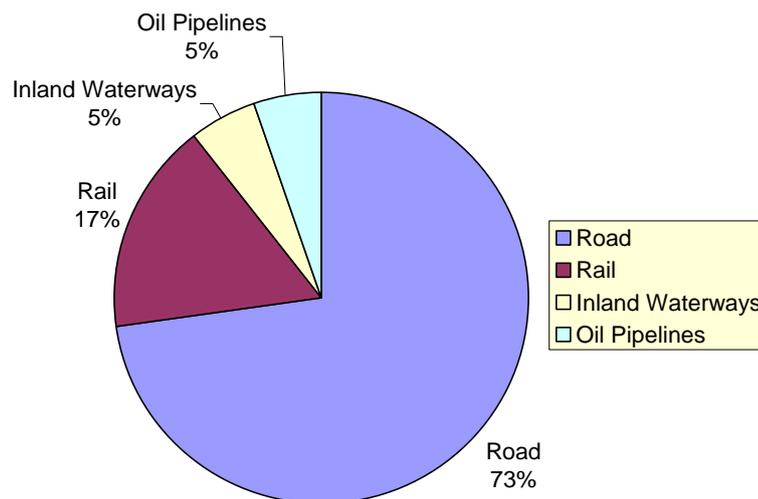
Road transport accounts for roughly 90% of the total external costs generated by the transport sector

Congestion: 1.1 % of GDP (more than the EU budget)

Environmental costs account for around 100 billion euros

Studies estimated the total costs (including infrastructure and accident) at around 500 billion euros for 19 Member States<sup>1</sup>

**Modal split of inland modes in freight transport in 2006  
(in tonne-kilometres)**



<sup>1</sup> CE Delft, Internalisation measures and policies for all external cost of transport





KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 8.7.2008  
KOM(2008) 436 endgültig

2008/0147 (COD)

Vorschlag 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**

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

(von der Kommission vorgelegt)

## BEGRÜNDUNG

### **1. HINTERGRUND DES VORSCHLAG**

#### **1.1. Gründe und Zielsetzung**

Das Europäische Parlament und der Rat haben die Kommission 2006 aufgefordert, ein allgemein gültiges, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung der externen Kosten des Verkehrs, wie z. B. Umweltverschmutzung und Staus, auszuarbeiten, das als Grundlage für die Berechnung von Infrastrukturbenutzungsgebühren dienen kann. Die Kommission wurde aufgefordert, eine Strategie für die schrittweise Umsetzung des Modells für alle Verkehrsträger vorzuschlagen, die gegebenenfalls mit der Vorlage eines Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge einhergehen könnte<sup>1</sup>.

In jüngerer Zeit hat das Parlament die Kommission in seiner Entschliebung vom 11. März 2008 über eine nachhaltige europäische Verkehrspolitik dringend ersucht, ein solches Modell, eine Strategie für dessen Umsetzung in allen Verkehrsarten sowie Legislativvorschläge vorzulegen und dabei mit einer Überarbeitung der Richtlinie zu beginnen.

Zusammen mit diesem Vorschlag wird dem Parlament und dem Rat eine Mitteilung vorgelegt, die ein Modell und eine Strategie umfasst (s. KOM[2008] 435). Ziel ist die korrekte Preisbildung im Verkehr, so dass die Kosten für die Nutzung von Fahrzeugen, Zügen, Flugzeugen oder Schiffen unter den Gesichtspunkten Umweltverschmutzung, Infrastrukturbelastung und Klimawandel besser widerspiegelt werden.

Dazu ist ein schrittweiser Ansatz für alle Verkehrsträger, insbesondere jedoch für den Straßenverkehr, notwendig, da dieser innerhalb des Verkehrssystems sowie aufgrund seines Anteils am Verkehrsaufkommen und den Schadstoffemissionen eine sehr wichtige Rolle spielt. Das bedeutet, dass im Straßenverkehr in größerem Umfang Mautgebühren erhoben werden müssen, die nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke, dem Ort und der Zeit der Infrastrukturnutzung sowie der durch die Fahrzeuge verursachten externen Kosten variieren.

Der beiliegende Vorschlag leistet einen Beitrag zu dieser umfassenderen Strategie. Dadurch sollen die Mitgliedstaaten im Interesse einer Steigerung von Effizienz und Umweltfreundlichkeit des Güterkraftverkehrs zu einer differenzierten Umlage der Kosten ermutigt werden. Die Richtlinie 1999/62/EG soll durch den Vorschlag geändert werden, um einen Rahmen zu schaffen, der es den Mitgliedstaaten ermöglicht, Mautgebührensätze auf der Grundlage der Kostenfaktoren Umweltverschmutzung und Verkehrsstaus in einer mit dem Binnenmarkt zu vereinbarenden Weise zu berechnen und differenziert anzuwenden.

---

<sup>1</sup> Artikel 11 der geänderten Richtlinie 1999/62/EG.

Derartige Gebühren schaffen für die Transportunternehmen Anreize, umweltfreundlichere Fahrzeuge einzusetzen, weniger überlastete Strecken zu nutzen, die Beladung ihrer Fahrzeuge zu optimieren und letztlich die Infrastruktur effizienter zu nutzen.

## **1.2. Allgemeiner Hintergrund**

Der Verkehr spielt eine wesentliche Rolle für Wirtschaft und Gesellschaft. Aber er ist in hohem Maße vom Öl abhängig und verursacht der Gesellschaft Kosten in Form von Gesundheitsausgaben und Produktionsausfällen infolge von Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Unfällen, Zeitverlusten und nutzlosem Kraftstoffverbrauch in Verkehrsstaus sowie allgemeineren Umweltschäden, wie beispielsweise Klimawandel.

Diese externen Kosten werden derzeit von der Allgemeinheit getragen, und zwar entweder über Steuern und Abgaben zur Deckung der Kosten von Polizei, Straßennetz und Gesundheitsfürsorge oder in Form der Auswirkungen von Lärm, Schadstoffemissionen und Unfällen auf die Gesundheit und Lebensqualität des Einzelnen.

Ungefähr 90 % dieser negativen Auswirkungen werden in der Regel dem Straßenverkehr zugeschrieben, ca. ein Viertel dem Güterkraftverkehr. Angesichts der stetigen Zunahme insbesondere des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, dessen Volumen sich den Prognosen zufolge zwischen 2000 und 2020 verdoppeln könnte, dürften diese sozialen Kosten höchstwahrscheinlich ansteigen.

Wie anlässlich der Überprüfung der europäischen Verkehrspolitik im Jahr 2006 festgestellt wurde, bedarf es einer breiten Palette an politischen Instrumenten auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten, um die europäischen Logistikketten zu optimieren, den gesamten Verkehr umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten und letztlich einen nachhaltigeren Verkehr zu gewährleisten. Der richtige „Policy-mix“ setzt nicht nur auf der Angebotsseite an, sondern wirkt auch auf die Preisbildung ein, die in einer Marktwirtschaft ein wirksames Mittel zur besseren Steuerung der Verkehrsnachfrage und zum Verwirklichen einer effizienten Infrastrukturnutzung ist.

Die derzeit in den verschiedenen Mitgliedstaaten praktizierte Belegung des Güterkraftverkehrs mit Abgaben reflektiert eine große Vielfalt unterschiedlicher Konzepte. Einige Staaten kombinieren verschiedene fiskalische Instrumente (Kraftstoff- und Fahrzeugsteuer). In anderen ist die Kombination von Abgaben vielfältiger und umfasst auch Straßenbenutzungsgebühren, um den Transportunternehmern, die Autobahnen benutzen, Infrastrukturkosten anzulasten. Die Benutzungsgebühren werden erhoben in Form von zeitabhängigen Gebühren (z. B. Eurovignette<sup>2</sup>), die oftmals als Übergangssystem eingeführt werden, oder entfernungsabhängigen Gebühren (Maut) für einzelne Streckenabschnitte oder das gesamte Autobahnnetz.

Von den Abgaben, die die Mitgliedstaaten derzeit erheben, geht in den meisten Fällen nicht das richtige Preissignal aus. Allen Nutzern des Straßennetzes wird

---

<sup>2</sup> Eine Vignette oder ein Aufkleber auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten, die zur Nutzung des Straßennetzes auf dem Hoheitsgebiet der beteiligten Mitgliedstaaten berechtigt – daher der Begriff „Eurovignette“.

unabhängig von der von ihnen verursachten Infrastrukturbelastung oder Umweltverschmutzung ohne Differenzierung die gleiche Behandlung zuteil. Es werden ihnen keine wirksamen Anreize zur Nutzung umweltfreundlicherer Fahrzeuge und zur Änderung ihrer Streckenwahl und ihres Mobilitätsverhaltens geboten. So wird für einen Lkw, der auf der Autobahn durch ein ländliches Gebiet fährt, eventuell eine Maut erhoben, während bei der Durchquerung eines Ballungsraums in der Regel kein Entgelt fällig wird, obwohl die dabei in Form von Umweltverschmutzung und Staubildung verursachten Kosten im allgemeinen bis zu fünfmal höher liegen können.

Mit Ausnahme des Klimawandels werden die meisten externen Kosten von der Bevölkerung und den regionalen oder nationalen Behörden des Gebiets getragen, in dem die Verkehrsbewegung erfolgt, und nicht dort, wo das Fahrzeug zugelassen ist oder betankt wird. Diese Kosten variieren je nach der zurückgelegten Strecke, der Umweltleistung des Fahrzeugs (z. B. Euro-Emissionsnormen), des jeweiligen Zeitpunkts (innerhalb oder außerhalb der Hauptverkehrszeiten) und des Ortes (Ballungsraum oder dünn besiedelter Raum). Dies gilt insbesondere für die durch Luftverschmutzung, Lärm und Stau verursachten Kosten.

Das beste Instrument, um diese Kosten den Verursachern gerecht und wirksam anzulasten, sind Mautgebühren, weil diese nach Maßgabe der Hauptkostenfaktoren – Verschmutzung und Stau – differenziert werden können. Anders als die Mineralölsteuer kann die Maut nach Maßgabe der Emissionsnorm der Fahrzeuge unterschiedlich hoch angesetzt werden, und im Gegensatz zur Kraftfahrzeugsteuer oder zu zeitabhängigen Gebühren (Vignetten) können Mautgebühren je nach Nutzungsintensität, -ort und -zeit variieren. Deshalb kann die Höhe von Mautgebühren so festgesetzt werden, dass sie dem tatsächlichen Fahrzeuggebrauch und damit den von den Nutzern tatsächlich verursachten externen Kosten besser entspricht.

Die von der Kommission durchgeführte Folgenabschätzung legt den Schluss nahe, dass Mautgebühren, die auf der Grundlage der Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie der den anderen Verkehrsteilnehmern durch Verkehrsstauungen verursachten Kosten berechnet werden, selbst bei einem geringen Differenzierungsgrad einen erheblichen Nutzen in Form von Zeitgewinnen, Verringerung der Umweltverschmutzung, Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sowie Optimierung der Infrastrukturnutzung und des Gesamtverkehrssystems generieren könnten. Durch eine Verringerung der in Verkehrsstaus verschwendeten Kraftstoffmenge würden auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs reduziert.

Derartige Mautgebührensyste me wären also auch ein willkommener Beitrag zur Strategie für die Bekämpfung des Klimawandels. Es ist zu betonen, dass eine Mautgebühr, die in einem Mitgliedstaat auf der Grundlage der Kosten von Verkehrsstaus und Umweltbelastung festgesetzt wird, im unmittelbaren Verhältnis zur Infrastrukturnutzung steht. Ihr zentrales Ziel ist die Optimierung des Verkehrssystems und die Verwirklichung einer nachhaltigeren Mobilität. Die Maut ist eine Zahlung für Kosten, die dem betreffenden Mitgliedstaat, dem Infrastrukturanbieter und der lokalen Bevölkerung entstehen. Als Gegenleistung verleiht diese Zahlung das Recht zur Nutzung der Infrastruktur und zur Inanspruchnahme begrenzter Kapazitäten und Ressourcen. Nach dem Vorschlag sollen die Mauteinnahmen zur Entwicklung von Verkehrsalternativen

(umweltfreundlichere Fahrzeuge, neue Infrastruktur) verwendet werden. Da eine Maut von allen Nutzern unabhängig davon fällig wird, in welchem Mitgliedstaat ihr Fahrzeug (unter Entrichtung von Kraftfahrzeugsteuern) zugelassen ist oder (unter Entrichtung von Mineralölsteuern) betankt wird, besteht nicht die Gefahr, dass sie zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Transportunternehmen aus unterschiedlichen Mitgliedstaaten führt.

Auf globaler Ebene schlagen sich die Auswirkungen von Kraftfahrzeugen im Klimawandel nieder. Die damit verbundenen Kosten hängen nicht vom Ort und der Zeit der Fahrzeugnutzung ab, sondern vom Kraftstoffverbrauch. Deshalb werden Mineralölsteuern unabhängig von etwaigen anderen Maßnahmen zur Verwirklichung des auf Ebene der Europäischen Union vereinbarten Ziels für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Regel als einfaches und wirksames Instrument zur Internalisierung dieser Kosten betrachtet. Die Kommission hat diesbezüglich bereits die Anwendung von Artikel 93 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft vorgeschlagen<sup>3</sup>, damit die Besteuerung von Kraftstoffen, u. a. durch Anhebung des Mindeststeuersatzes für gewerblich genutzten Dieselmotorkraftstoff, besser koordiniert werden kann. Daneben wird die Kommission die allgemeine Richtlinie zur Energiebesteuerung überarbeiten, um zu gewährleisten, dass sie den klima- und energiepolitischen Zielen der EU besser entspricht. Falls die bis Ende 2013 erzielten Ergebnisse nicht befriedigend sind, wird die Kommission allerdings prüfen, ob die Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge dahingehend überarbeitet werden sollte, dass sie die Mitgliedstaaten nicht an der Einbeziehung eines CO<sub>2</sub>-Gebührenbestandteils in Mautgebühren hindert.

Verkehrsunfälle schließlich stellen einen großen Teil der sozialen Kosten dar. 2003 hat die Kommission vorgeschlagen, die Einbeziehung von Unfallkosten in die Berechnung von Mautgebühren zu ermöglichen. Die entsprechende Bestimmung wurde jedoch vom Parlament und vom Rat schließlich abgelehnt<sup>4</sup>. Unfallrisiken hängen nicht nur von der zurückgelegten Strecke ab, sondern auch von komplexen Faktoren wie überhöhter Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinfluss oder Nichtanlegen des Sicherheitsgurts, weshalb Instrumente wie Versicherungsprämien wirksamer sein könnten. Diese Frage wird im Rahmen der Überprüfung des Gemeinschaftlichen Aktionsprogramms im Bereich der Straßenverkehrssicherheit eingehender behandelt, die die Kommission bis 2010 durchzuführen beabsichtigt.

### **1.3. Geltende Richtlinien**

In der Richtlinie 1999/62/EG wird das Nutzerprinzip („Nutzer zahlt“) anerkannt, wonach die Mitgliedstaaten die Kosten für Bau, Instandhaltung und Betrieb von Infrastrukturen entfernungsabhängig auf die Entgelte (Mautgebühren) umlegen können. Daneben erlaubt die Richtlinie zeitabhängige Gebühren bis zu einem bestimmten Höchstsatz.

Die Mautgebührensätze können unter der Bedingung der Ertragsneutralität nach Maßgabe der Fahrzeugemissionsnormen und der Verkehrslage (Stauneigung) alle

---

<sup>3</sup> Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG hinsichtlich der Anpassung der Sonderregelungen für die Besteuerung gewerblich genutzten Gasöls und der Koordinierung der Besteuerung von unverbleitem Benzin und Gasöl, KOM(2007) 52 endg.

<sup>4</sup> Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, KOM(2003) 448 endg.

zwei Jahre angepasst werden. Diese Möglichkeit wurde allerdings außer in Deutschland und der Tschechischen Republik kaum wahrgenommen. Das liegt u. a. daran, dass es für die Infrastrukturbetreiber sehr kompliziert ist, ihre Entgeltstruktur so an die Nachfrageelastizität anzupassen, dass ihre Erträge konstant bleiben.

Im Jahr 2006 wurde die Richtlinie durch die Richtlinie 2006/38/EG mit dem Ziel geändert, Regeln für die Berechnung anlastbarer Infrastrukturkosten aufzustellen. Dadurch wurde in Bergregionen ein Mautaufschlag um bis zu 25 % zur Mitfinanzierung alternativer Infrastrukturen möglich, die vom Parlament und dem Rat als vorrangige Vorhaben der transeuropäischen Netze eingestuft wurden. Dieser Aufschlag wird derzeit auf der österreichischen Brennerautobahn zur Mitfinanzierung des Brenner-Basistunnels für die Eisenbahn erhoben, der Teil der Prioritätsachse Berlin-Palermo ist. Durch die Änderung wurde auch eine Bestimmung in Bezug auf spezifische Gebühren aufgenommen, mit denen der Umweltverschmutzung und Staus entgegengewirkt werden soll; allerdings wurden Rechtsunsicherheiten bezüglich Ort und Zeit ihrer Erhebung nicht ausgeräumt. Deshalb zögern die Mitgliedstaaten, diese Gebühren einzuführen.

Die obigen Bestimmungen sind ein Schritt in die richtige Richtung, d. h. zur Verbesserung des Preissignals. Aber sie erlauben den Mitgliedstaaten noch immer keine optimale Kostenanlastung. Durch die Richtlinie werden nämlich die Mauterträge auf das zur Deckung der Infrastrukturkosten absolut notwendige Mindestmaß begrenzt, und zwar auch in Gebieten, in denen die durch verkehrsbedingte Verschmutzung und Staus verursachten Kosten die wieder eintreibbaren Baukosten übersteigen. Die Richtlinie schafft keine wirksamen Anreize, die Entgelte so zu differenzieren, dass sie auf die wichtigsten Kostenfaktoren, nämlich Zeitraum, Ort und Fahrzeugart, abgestimmt werden können. Außerdem bezieht sie sich nur auf die Nutzung der transeuropäischen Netze, was zu Widersprüchlichkeiten zwischen den Entgeltstrukturen für die Hauptkorridore und andere vom grenzüberschreitenden Verkehr genutzte Fernstraßen führen kann.

#### **1.4. Effizientere und umweltgerechtere Entgelterhebung**

Die bestehenden Straßenbenutzungsgebühren haben sich nicht als hinreichend wirksam erwiesen, um eine Internalisierung der externen Kosten des Güterkraftverkehrs zu bewirken. Die Mautsätze können effizienter gestaltet werden, aber die geltende Richtlinie verhindert das.

Die Kommission spricht sich seit langem für differenzierte Infrastrukturentgelte aus, in denen die externen Kosten sich widerspiegeln. Sie hat bereits 1996 vorgeschlagen<sup>5</sup>, es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, einen Gebührenbestandteil zur Deckung externer Kosten in die von schweren Nutzfahrzeugen erhobenen Entgelte zu integrieren. Damals betrachteten die Mitgliedstaaten einen solchen Schritt wegen Unsicherheiten in Bezug auf die Berechnung externer Kosten sowie Zweifeln an der Reife der dazu notwendigen Mauterhebungstechnologien als verfrüht.

Diese Gründe bestehen nicht mehr.

---

<sup>5</sup> Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, KOM(96) 331 endg.

Methoden zur Bezifferung der durch Fahrzeuge in Form von Umweltverschmutzung, Lärm und Stau verursachten externen Kosten sind nun verfügbar. Die meisten dieser Methoden werden in nahezu allen Mitgliedstaaten bereits in unterschiedlichem Umfang im Zuge von Kosten/Nutzen-Analysen von Infrastrukturvorhaben genutzt. Daneben bietet das von der Kommission infolge der Initiative des Europäischen Parlaments erstellte Modell (siehe KOM[2008] ...) verlässliche Methoden und eine Reihe von Werten je Einheit, die als Grundlage für die Berechnung von Straßenbenutzungsgebühren dienen können.

Was die Mauterhebungstechnologien angeht, so sind in verschiedenen Mitgliedstaaten bereits elektronische Systeme in Betrieb, die automatischen Zahlungsverkehr mit einer automatischen Fahrzeugortung verbinden und die sich als zuverlässig und kosteneffizient erwiesen haben. Eine Reihe anderer Mitgliedstaaten hat die Absicht bekundet, bis 2011 solche Systeme auf ihrem Hauptstraßennetz zu installieren. Die vollständige technische und vertragliche Interoperabilität für die Nutzer ist bereits durch die Richtlinie 2004/52/EG vorgesehen. Diese Systeme haben noch andere Vorteile; im Gegensatz zu Mautstationen, an denen Lkw häufig anhalten müssen, verursachen sie keine Warteschlangen und andere Beeinträchtigungen.

Um den Weg für eine umweltfreundlichere und effizientere Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren freizumachen, sieht die Kommission ein abgestuftes Konzept vor. Der nun vorgeschlagene Schritt besteht darin, den Mitgliedstaaten die Berechnung der Maut auf der Grundlage der Kosten lokaler Umweltbelastungen und – auf den während der Hauptverkehrszeiten überlasteten Straßen – von Verkehrsstauungen zu ermöglichen. Außerdem werden Anreize zur entsprechenden Differenzierung der Mautgebührensätze und zur Installation von Gebühreneinzugssystemen ohne Mautstationen geschaffen.

Der vorgeschlagene Rechtsrahmen überlässt den Mitgliedstaaten die Entscheidung darüber, ob Gebühren für externe Kosten erhoben werden oder nicht. In Bezug auf die Kosten und den Nutzen der notwendigen Mautsysteme auf den weniger stark genutzten Netzen einiger Mitgliedstaaten bestehen noch Ungewissheiten. Unter diesen Umständen ist ein schrittweises Konzept, das Pilotprojekte ermöglicht und einen stufenweisen Aufbau sowie den Austausch von Erfahrungen begünstigt, einem auf festen Benutzungsgebühren beruhenden verbindlichen Konzept vorzuziehen. Die Kommission wird diese Strategie in jedem Fall 2013 überprüfen, um zu ermitteln, ob ein verbindlicheres Konzept für die Internalisierung externer Kosten angesichts des wahrscheinlichen künftigen Rückgangs der Kosten für Mauteintreibungs-technologien denkbar ist. In Abhängigkeit von den Fortschritten bei der Festlegung eines gemeinsamen Mineralölsteuerelements für den Klimaschutz in der Richtlinie zur Energiebesteuerung wird bei der Überprüfung auch untersucht werden, ob die Einbeziehung der Kosten von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Mautgebühren erlaubt sein sollte.

Um eine einheitliche Anwendung von Gebühren zur Anlastung externer Kosten im Binnenmarkt zu gewährleisten, werden im beiliegenden Vorschlag bestimmte Regeln nach dem Vorbild der geltenden Richtlinie über die Erhebung von Gebühren zur Anlastung der Infrastrukturkosten festgelegt. Durch diese Regeln wird jegliche Diskriminierung zwischen inländischen und ausländischen Transportunternehmen verhindert. Sie gewährleisten, dass die Gebühren weder zu unverhältnismäßigen Hindernissen für die Freizügigkeit noch zu Kontrollen oder Überprüfungen an den Binnengrenzen führen. Sie schaffen insbesondere gemeinsame Grundsätze und Mechanismen für die Gebührenerhebung, um zu verhindern, dass

Infrastrukturmonopole überhöhte Gebühren verlangen. Sie schreiben die Verwendung einer gemeinsamen und transparenten Methode zur Berechnung der anlastbaren Kosten vor. Daneben fördern sie die Verwendung elektronischer Mautsysteme, die den freien Verkehrsfluss nicht beeinträchtigen. Und schließlich gewährleisten sie, dass ein Beleg über die Gebührenhöhe ausgestellt wird, der es dem Transportunternehmer erleichtert, diese Kosten auf den Versender abzuwälzen.

Ein nachhaltiger Verkehr erfordert die Nutzung besserer Instrumente zur Kostenanlastung, aber auch erhebliche Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie Infrastruktur. Finanzmittel werden insbesondere benötigt, um Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr an der Quelle zu reduzieren, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Fahrzeugen zu verringern und deren Energieeffizienz zu verbessern und den Nutzern ein breiteres Spektrum an realistischen Alternativen zu bieten. Wenn diesen Notwendigkeiten angemessen Rechnung getragen wird, steigt die Effizienz der Kostenanlastung. In der bestehenden Richtlinie wird empfohlen, die Einnahmen aus Infrastrukturgebühren zum Nutzen des Verkehrssektors und zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems einzusetzen. In Bezug auf Mautaufschläge in Bergregionen hat der Gesetzgeber verfügt, dass diese von Nutzern aus allen EU-Staaten gezahlten Aufschläge unter der Voraussetzung erhoben werden können, dass die Einnahmen eindeutig für bestimmte Projekte des transeuropäischen Netzes, also für Vorhaben im allgemeinen gemeinschaftlichen Interesse, zweckgebunden werden. Dem gleichen Grundsatz folgend schlägt die Kommission vor, dass sämtliche zusätzlichen Einnahmen aus der verschmutzungs- und überlastungsspezifischen Entgeltkomponente zur Steigerung der Nachhaltigkeit des Verkehrs und mithin im gemeinschaftlichen Interesse und zum langfristigen Vorteil für die Allgemeinheit der Verkehrsnutzer eingesetzt werden.

Abschließend ist zu betonen, dass der Versuch, eine effizientere und umweltfreundlichere Kostenanlastung im Straßenverkehr zu ermöglichen, im Interesse sowohl einer nachhaltigen Mobilität als auch des Binnenmarktes unter gar keinen Umständen scheitern darf. Angesichts der zunehmenden Umweltauswirkungen des Verkehrs drängt die Zeit, und eine effiziente Kostenanlastung ist ein guter Weg, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu den geringstmöglichen Kosten für die Wirtschaft zu verringern. Andernfalls könnten lokale Behörden in Gebieten mit einer starken Infrastruktur- und Umweltbelastung durch den internationalen Verkehr sich gezwungen sehen, andere, nicht koordinierte Maßnahmen, wie z. B. sektorspezifische Verkehrsverbote, zu treffen. Dies würde die Versorgungskette unterbrechen und unverhältnismäßige Hindernisse für die Freizügigkeit schaffen.

## **1.5. Kohärenz mit der Politik und den Zielen der Union in anderen Bereichen**

Die vorgeschlagene Richtlinie ist Teil des Arbeitsprogramms der Kommission (TREN/2008/073) und des Pakets zur Ökologisierung des Verkehrs. Der Vorschlag trägt insgesamt betrachtet sowohl zur Lissabon-Agenda als auch zu Strategie für nachhaltige Entwicklung bei, da er Maßnahmen zur besseren Bewältigung von Verkehrsüberlastungen und – durch die Förderung der Entwicklung saubererer Verkehrstechnologien – zur Reduzierung der Schadstoffemissionen des Verkehrs ermöglicht.

## 2. KONSULTATION DER BETEILIGTEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

Die Konsultation der Öffentlichkeit und die Folgenabschätzung erstreckten sich sowohl auf die breitere Strategie für alle Verkehrsträger als auch auf den beiliegenden Vorschlag.

Zwischen dem 29. Oktober und dem 31. Dezember 2007 wurde eine Konsultation per Internet durchgeführt, auf die am 31. Januar 2008 eine Anhörung der Beteiligten erfolgte.

Die Teilnehmer an der Konsultation unterstützten den Grundsatz der Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs, betrachteten Luftverschmutzung und Staus als die beiden größten Nachteile des Straßenverkehrs und äußerten die Ansicht, dass differenzierte Benutzungsgebühren das beste wirtschaftliche Instrumente seien, um diesen entgegenzuwirken. Im Hinblick auf den Klimawandel wurde die Energiebesteuerung oder die Einbeziehung des Verkehrs in das Emissionshandelssystem als zweckmäßiger betrachtet. Allgemein bestand die Auffassung, dass Erträge aus der Internalisierung externer Kosten in alternative Verkehrsinfrastrukturen und saubere Technologien investiert oder generell zur Verringerung der negativen externen Auswirkungen des Verkehrs verwendet werden sollten<sup>6</sup>.

Die Folgenabschätzung gibt einen Überblick über das externe Know-how, das herangezogen wurde, um die Erstellung des Vorschlags methodisch und mit Modellen zu unterstützen. Die Kommission hat insbesondere eine Studie zur Ermittlung des aktuellen theoretischen und praktischen Stands bei der Einschätzung und Internalisierung externer Kosten durchgeführt<sup>7</sup>.

Die Untersuchung hat bestätigt, dass ein „Weiter so“-Szenario, also die Unterlassung neuer Maßnahmen zur Förderung einer effizienten Kostenanlastung, das Ziel einer nachhaltigen Mobilität verfehlen würde. Es wurde der Nachweis erbracht, dass differenzierte Benutzungsgebühren zur Reduzierung von Luftverschmutzung, Lärmauswirkungen und Staus im Straßenverkehr wirksamer sind als die herkömmliche Verkehrsbesteuerung.

Die Vor- und Nachteile verbindlicher und fakultativer Entgeltregelungen für den Güterkraftverkehr wurden verglichen. Dabei zeigte sich, dass in Mitgliedstaaten mit hohem Verkehrsaufkommen die Vorteile zwar deutlich und unverzüglich zu Tage treten, aber in Mitgliedstaaten mit geringerem Verkehrsaufkommen die finanzielle Tragfähigkeit von Systemen zur Anlastung der externen Kosten noch eingehender untersucht werden muss.

Auch die Erhebung einer spezifischen CO<sub>2</sub>-Abgabe oder einer Steuer zusätzlich zu Luftverschmutzungs- und Lärmentgelten wurde untersucht. Dabei ergab sich die Schlussfolgerung, dass dies zwar mit zusätzlichen Vorteilen verbunden sein könnte, aber besser durch ein stärker koordiniertes Konzept auf EU-Ebene zur Verringerung der Treibhausgasemissionen auf der Grundlage des Emissionshandelssystem oder

---

<sup>6</sup> Eine Zusammenfassung der eingegangenen Beiträge und ein Bericht über die Anhörung sind auf folgender Website verfügbar: [http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm).

<sup>7</sup> „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“: [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

eines gemeinsamen Kraftstoffsteuerelements in der Richtlinie zur Energiebesteuerung bewerkstelligt werden sollte.

Ferner wurde untersucht, welche Auswirkungen die Erhebung einer Stauabgabe auf überlasteten Streckenabschnitten hätte. Diese Option würde eine Verringerung der Stauneigung und der Emission von CO<sub>2</sub> und anderen Schadstoffen ermöglichen, insbesondere wenn entsprechende Abgaben auch von Pkw erhoben würden.

Außerdem wurde festgestellt, dass durch die Ausdehnung des Geltungsbereichs von Gebührenregelungen für das transeuropäische Netz auf andere Fernstraßen das Problem potenzieller Verkehrsverlagerungen von mautpflichtigen Autobahnen auf nicht mautpflichtige Fernstraßen vermieden werden könnte.

Auch die Vor- und Nachteile der Zweckbindung von Einnahmen aus der Anlastung externer Kosten wurde sowohl unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten als auch im Hinblick auf das Erreichen von Verständnis und Unterstützung auf Seiten der Verkehrsnutzer untersucht.

Falls alle Mitgliedstaaten sich für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren wie durch den Vorschlag erlaubt entscheiden, so würde sich nach der Folgenabschätzung eine erhebliche Verringerung der lokal wirkenden Schadstoffemissionen und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Güterkraftverkehrs, eine Abnahme der Stauneigung sowie eine Absenkung der Unfallopferzahlen ergeben. Die Abstufung der Gebührenhöhe nach Maßgabe der Emissionsnormen wird die Flottenerneuerung fördern und damit die Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge steigern. Die positiven Auswirkungen auf die Stauneigung werden mit einer Verringerung des Dieselmotorkraftstoffverbrauchs durch Lkw um 8 % und in der Folge mit einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um einhergehen. Das wäre ein deutlicher Beitrag zur Verringerung der Umweltverschmutzung und zur Bekämpfung des Klimawandels. Auswirkungen auf das allgemeine Mobilitätsniveau sind nicht zu erwarten (weitere Einzelheiten s. SEK[2008] ...).

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

#### **3.1. Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen**

Die vorgeschlagene Richtlinie wird es den Mitgliedstaaten ermöglichen, in die von schweren Nutzfahrzeugen erhobenen Gebühren einen Betrag zu integrieren, der die vom Verkehr verursachten Kosten von Luftverschmutzung und Lärmbelastung widerspiegelt. Daneben erlaubt der Vorschlag die Berechnung der zu Spitzenzeiten geltenden Mautgebührensätze auf der Grundlage der Kosten, die anderen Verkehrsteilnehmern in Form von Verkehrsstauungen verursacht werden. Um diese externen Kosten besser widerzuspiegeln, werden die Mautgebührensätze in Abhängigkeit von der zurückgelegten Entfernung sowie dem Ort und der Zeit der Straßennutzung variieren. Die Einnahmen müssen von den Mitgliedstaaten dazu verwendet werden, die Nachhaltigkeit des Verkehrs zu steigern, beispielsweise durch Forschungs- und Entwicklungsprojekte zu saubereren und energieeffizienteren Fahrzeugen, mit denen die Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr abgedeckt werden oder den Verkehrsnutzern alternative Infrastrukturkapazität bereitgestellt wird.

Die teilnehmenden Mitgliedstaaten müssen gemeinsame Erhebungsgrundsätze sowie Mechanismen zur Unterrichtung der Kommission über die Mautregelungen einhalten. Die Mitgliedstaaten müssen unabhängige Stellen benennen, die die anlastbaren Kosten mit einer gemeinsamen Methode festsetzen, die leicht überprüft und an den wissenschaftlichen Fortschritt angepasst werden kann. So wird gewährleistet, dass die Gebührenregelungen transparent und dem verfolgten Ziel angemessen sind und dass ausländische Transportunternehmen nicht diskriminiert werden.

Die Gebühren müssen durch elektronische Systeme eingezogen werden, die den Verkehrsfluss nicht hemmen, nicht zu lokalen Beeinträchtigungen an Mautstationen führen und zu einem späteren Zeitpunkt ohne bedeutende zusätzliche Investitionen auf die anderen Teile des Verkehrsnetzes ausgedehnt werden können. Für die derzeit verwendeten Systeme mit Barrieren ist ein Übergangszeitraum vorgesehen. Zur Vermeidung überhöhter Gebühren müssen weitere Bedingungen erfüllt sein, wenn eine auf der Infrastruktur- und Umweltbelastung beruhende Gebühr mit einer Gebühr zur Anlastung der Infrastrukturkosten verbunden wird.

Durch den Vorschlag wird der Geltungsbereich der bestehenden Richtlinie über das transeuropäische Netz hinaus ausgedehnt, um Widersprüchlichkeiten zwischen den Gebührenregelungen für die Hauptkorridore und jenen für andere Fernstraßen zu vermeiden. Die Bestimmungen der bestehenden Richtlinie zum Mautaufschlag in Bergregionen zur Mitfinanzierung vorrangiger Vorhaben werden dadurch praktikabler.

Der Vorschlag hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, auf Stadtstraßen speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen in städtischen Gebieten konzipierte Gebühren zu erheben.

### **3.2. Rechtsgrundlage, Subsidiaritätsprinzip und Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag beruht auf Artikel 71 EG-Vertrag, da die Steigerung der Effizienz und Umweltfreundlichkeit des Güterkraftverkehrs ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist.

Er entspricht den Prinzipien der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit. Angesichts der Bedeutung des Verkehrs für den Binnenmarkt, seiner zunehmenden internationalen Dimension und der steigenden externen Kosten müssen für alle Fernstraßen einschließlich des transeuropäischen Netzes gemeinsame Grundsätze für die Entgelterhebung aufgestellt werden, um den Mitgliedstaaten die Anlastung der externen Kosten durch Mautgebühren zu ermöglichen. Dies kann nur durch Änderung einer bestehenden Richtlinie und mithin nicht von den Mitgliedstaaten alleine erreicht werden.

Der Vorschlag überlässt den Mitgliedstaaten die Entscheidung darüber, ob und auf welchen Straßen sie Mautgebühren erheben und ob sie Gebühren zur Deckung der lokalen Kosten der Umwelt- und Infrastrukturbelastung in die Mautgebührensätze integrieren. Auch die Auswahl der mit den Erträgen dieser Entgelterhebung zu finanzierenden Vorhaben bleibt im Ermessen der Mitgliedstaaten, sofern die ausgewählten Projekte einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten. Der Vorschlag geht daher nicht über das zum Erreichen seiner Ziele erforderliche Maß hinaus.

Bei dem vorgeschlagenen Instrument handelt es sich um eine Richtlinie, da eine Verordnung den Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten unnötig einschränken könnte.

Der Vorschlag betrifft ein Gebiet von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte sich daher auf diesen erstrecken.

Er hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

#### **4. DETAILLIERTE ERLÄUTERUNG DES VORSCHLAGS**

Artikel 2 enthält neue Begriffsbestimmungen in Bezug auf Mautgebühren, Infrastrukturgebühren, Gebühren für externe Kosten, Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie Verkehrsstaukosten. Der zuvor verwendete Begriff „gewogene durchschnittliche Mautgebühr“ wird durch den Begriff „gewogene durchschnittliche Infrastrukturgebühr“ ersetzt.

Nach Artikel 7 können die Mitgliedstaaten nicht sowohl landesweite Mautgebühren als auch Benutzungsgebühren erheben; sie müssen sich daher für eines der beiden Systeme entscheiden.

In Artikel 7a werden die Verhältnisse zwischen den Tages-, Wochen-, Monats- und Jahrestarifen zeitabhängiger Gebühren (Vignetten) festgelegt, um sicherzustellen, dass gelegentliche Nutzer – dies sind in der Regel ausländische Transportunternehmen – durch die erhobenen Gebühren nicht diskriminiert werden.

Artikel 7b verschafft den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie der Verkehrsstaukosten und/oder der Kosten für Bau, Instandhaltung und Betrieb der Infrastruktur Mautgebühren zu erheben.

Artikel 7 schreibt die Differenzierung der Gebühren für externe Kosten nach Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum vor. Die Gebührenhöhe wird von einer unabhängigen Stelle nach der in Anhang IIIa dargestellten Methode festgesetzt.

Artikel 7e erlaubt die Erhebung eines Aufschlags auf Alternativstrecken zu Hauptstraßen, auf denen in Bergregionen ein Mautaufschlag erhoben wird, und führt für den Fall, dass eine Gebühr für externe Kosten in Kombination mit einem Aufschlag erhoben wird, eine Regel zur Verhinderung einer doppelten Gebührenbelastung ein.

Die Bestimmungen von Artikel 7f Absatz 5 verhindern eine doppelte Gebührenbelastung, die sich aus einer doppelten Differenzierung, nämlich sowohl der Infrastrukturgebühren als auch der Gebühren für externe Kosten, ergeben würde.

Durch Artikel 7g werden die Bestimmungen in Bezug auf die Notifizierungspflicht aktualisiert.

Artikel 7f enthält ein Verbot von Ermäßigungen auf Gebühren für externe Kosten.

Artikel 7i schreibt vor, dass Gebühren für externe Kosten mittels eines elektronischen Systems einzuziehen sind, das Beeinträchtigungen des freien

Verkehrsflusses vermeidet und zu einem späteren Zeitpunkt ohne die Notwendigkeit von Hindernissen, die erhebliche zusätzliche straßenseitige Investitionen implizieren, ausgedehnt werden kann. Für bestehende Mautgebührenregelungen ist ein Übergangszeitraum eingeplant. Ferner ist dem Transportunternehmen ein Beleg über die Höhe der Gebühr auszustellen.

Artikel 8c gewährleistet die Einbeziehung der Kommission im Falle der Zusammenarbeit mehrerer Mitgliedstaaten bei der Einführung eines Mautsystems.

Nach Artikel 9 Absatz 1a sind auf Stadtstraßen in städtischen Gebieten speziell konzipierte Gebühren erlaubt.

Artikel 9 schreibt die Zweckbindung des auf externe Kosten entfallenden Gebührenbestandteils für bestimmte Maßnahmen zur Förderung nachhaltigen Verkehrs vor.

Artikel 9b und 9c ermächtigen die Kommission zur Anpassung der Gebührenberechnungsmethode an den wissenschaftlichen Fortschritt.

Durch Artikel 11 wird eine Berichterstattungspflicht für die Mitgliedstaaten und die Kommission eingeführt. Ein Bericht zur weiteren Ausdehnung des Geltungsbereichs der Richtlinie ist zum 31. Dezember 2013 fällig.

Andere Artikel greifen bestehende Bestimmungen auf und sind aus Gründen der rechtlichen Klarheit eingefügt.

(Die Artikelbezeichnungen beziehen sich auf die geänderte Richtlinie und nicht auf die Änderungsrichtlinie.)

Vorschlag 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**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission<sup>8</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>9</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>10</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Förderung nachhaltigen Verkehrs ist ein zentrales Element der gemeinsamen Verkehrspolitik. Zu diesem Zweck müssen die negativen Auswirkungen des Verkehrs – insbesondere Staus, die die Mobilität einschränken, Verschmutzung, die Gesundheits- und Umweltschäden verursacht, sowie der Beitrag des Verkehrs zum Klimawandel – reduziert werden. Daneben müssen die Erfordernisse des Umweltschutzes bei der Festlegung und Durchführung der anderen Gemeinschaftspolitiken, darunter die gemeinsame Verkehrspolitik, einbezogen werden.
- (2) Im Interesse eines soliden Wirtschaftswachstums und des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes sollte das Ziel der Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs erreicht werden, ohne die Freizügigkeit unverhältnismäßig zu beeinträchtigen.
- (3) Um das Verkehrssystem dementsprechend zu optimieren, muss die gemeinsame Verkehrspolitik sich einer Kombination von Instrumenten bedienen, um die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrstechnologien im Sinne einer effizienteren Steuerung der Verkehrsnachfrage zu verbessern. Dazu ist die umfassendere

---

8 ...  
9 ...  
10 ...

Anwendung des Nutzerprinzips („Nutzer zahlt“) und die Entwicklung des Verursacherprinzips („Verschmutzer zahlt“) im Verkehrssektor notwendig.

- (4) Der Kommission wurde durch Artikel 11 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> die Verpflichtung auferlegt, ein Modell zur Bewertung sämtlicher aus der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur resultierenden externen Kosten vorzulegen, das künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden kann. Zusammen mit diesem Modell sollten eine Wirkungsanalyse der Einbeziehung von externen Kosten für alle Verkehrsträger und eine Strategie für eine schrittweise Einführung des Modells sowie erforderlichenfalls Vorschläge für eine weitere Überarbeitung dieser Richtlinie vorgelegt werden.
- (5) Im Interesse des Übergangs zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik sollten die im Verkehr zu zahlenden Preise die mit verkehrsbedingter Luftverschmutzung, verkehrsbedingter Lärmbelastung, Klimawandel und Verkehrsstaus verbundenen Kosten, die durch die tatsächliche Nutzung von Fahrzeugen, Zügen, Flugzeugen oder Schiffen verursacht werden, besser widerspiegeln, um so als Instrument für die Optimierung der Infrastrukturnutzung, die Verringerung lokaler Verschmutzung, die Bewältigung von Verkehrsstaus und die Bekämpfung des Klimawandels zu den geringstmöglichen Kosten für die Wirtschaft zu fungieren. Dazu bedarf es eines abgestuften Konzepts für alle Verkehrsträger, das deren jeweiligen Besonderheiten Rechnung trägt.
- (6) Im Güterkraftverkehr sind Mautgebühren als entfernungsabhängige Entgelte für die Infrastrukturnutzung ein gerechtes und wirksames wirtschaftliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels, da sie in unmittelbarem Zusammenhang mit der Infrastrukturnutzung stehen und nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke, der Umweltleistung von Fahrzeugen sowie Ort und Zeit der Fahrzeugnutzung differenziert und deshalb so festgesetzt werden können, dass ihre Höhe den durch die tatsächliche Fahrzeugnutzung in Form von Verschmutzung und Verkehrsstaus verursachten Kosten widerspiegelt. Außerdem führen Mautgebühren nicht zu Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt, da sie von allen Transportunternehmen unabhängig vom Mitgliedstaat ihrer Herkunft oder Niederlassung im Verhältnis zur Intensität der Nutzung des Straßennetzes zu entrichten sind.
- (7) Die Folgenabschätzung belegt, dass auf der Grundlage der durch Verschmutzung und – auf überlasteten Straßen – Verkehrsstaus verursachten Kosten berechnete Mautgebühren positive Auswirkungen auf das Verkehrssystem hätten und einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels leisten würden. Sie würden der Staubbildung und der lokalen Verschmutzung durch Anreize für die Nutzung umweltfreundlicherer Fahrzeugtechnologien, die Optimierung der Logistik und die Reduzierung von Leerfahrten entgegenwirken. Sie würden mittelbar eine wichtige Rolle bei der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs spielen und einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels leisten. Mautgebühren für überlastete Straßen, deren Berechnung ein belastungsabhängiges Kostenelement beinhaltet, werden der Staubbildung effizienter entgegenwirken, wenn die Mitgliedstaaten andere Straßen, die nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, in eine ähnliche Entgeltregelung einbeziehen.

---

<sup>11</sup> ABl. L 187 vom 20.07.1999, S. 42. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG des Rates (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).

- (8) Die Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie von Verkehrsstaus, z. B. Gesundheitsausgaben und Aufwand für medizinische Versorgung, Ernte- und Produktionsausfälle sowie Wohlfahrtskosten, werden von der Bevölkerung im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats getragen, in dem die Verkehrsleistung in Anspruch genommen wird.
- (9) Das von der Kommission infolge der Initiative des Europäischen Parlaments erstellte Modell zur Berechnung dieser externen Kosten bietet verlässliche Methoden und eine Reihe von Werten je Einheit, die bereits als Grundlage für die Berechnung von Straßenbenutzungsgebühren dienen können.
- (10) In Bezug auf die Kosten und den Nutzen der notwendigen Systeme zur Erhebung differenzierter Benutzungsgebühren auf weniger stark befahrenen Straßen bestehen nach wie vor Ungewissheiten. Solange diese Ungewissheit nicht ausgeräumt sind, erscheint ein flexibles Konzept auf Gemeinschaftsebene am zweckmäßigsten. Nach diesem flexiblen Konzept sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, auf der Grundlage der Merkmale des lokalen und nationalen Straßennetzes darüber zu entscheiden, ob und auf welchen Straßen Gebühren für externe Kosten erhoben werden.
- (11) Zeitabhängige Nutzungs- und Mautgebühren sollten im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats nicht gleichzeitig erhoben werden, um eine Fragmentierung der Entgeltregelungen mit negativen Auswirkungen für die Transportbranche zu vermeiden; eine Ausnahme können bestimmte Fälle bilden, in denen dies zur Finanzierung des Baus von Tunneln, Brücken oder Gebirgspässen notwendig ist.
- (12) Zeitabhängige Benutzungsgebühren, die auf Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahresbasis erhoben werden, sollten gelegentliche Nutzer nicht diskriminieren, bei denen es sich zu einem hohen Anteil um ausländische Transportunternehmer handeln dürfte. Deshalb sollte ein detaillierteres Verhältnis zwischen Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahressätzen festgelegt werden.
- (13) Widersprüchlichkeiten zwischen den Entgeltregelungen für das transeuropäische Netz und andere Teile des Straßennetzes, die vom grenzüberschreitenden Verkehr genutzt werden, sollten vermieden werden. Für das gesamte Fernstraßennetz sollten deshalb die gleichen Entgeltgrundsätze angewandt werden.
- (14) Entfernungsabhängige Mautgebühren sollten einen Gebührenbestandteil für externe Kosten enthalten können, der sich bemisst nach den überwiegend auf lokaler Ebene anfallenden Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie – auf gewöhnlich überlasteten Straßen und während der Hauptverkehrszeiten – den Kosten von Verkehrsstauungen. Der in Mautgebühren enthaltene Gebührenbestandteil für externe Kosten sollte unter der Voraussetzung, dass bei der Kostenberechnung bestimmte Bedingungen zur Vermeidung überhöhter Gebühren beachtet werden, zu den Infrastrukturkosten hinzuaddiert werden können.

- (15) Um die Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie von Verkehrsstaus besser widerzuspiegeln, sollte der Gebührenbestandteil für externe Kosten nach Maßgabe der Straßenkategorie, des Fahrzeugtyps und des betreffenden Zeitraums, also innerhalb oder außerhalb der täglichen, wöchentlichen oder jahreszeitlichen Hauptverkehrszeiten, sowie der Tageszeit differenziert werden.
- (16) Das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes setzt einen gemeinschaftlichen Rechtsrahmen voraus, der gewährleistet, dass Weegeentgelte auf der Grundlage der lokalen Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie von Verkehrsstaus transparent, verhältnismäßig und diskriminierungsfrei sind. Dazu bedarf es gemeinsamer Entgeltgrundsätze, Berechnungsmethoden und Werte je Einheit externer Kosten auf der Grundlage anerkannter wissenschaftlicher Methoden in Verbindung mit Mechanismen für die Unterrichtung der Kommission über die Mautgebührenregelungen.
- (17) Auch sollte die Stelle, die die Höhe des Gebührenbestandteils für externe Kosten festsetzt, kein Eigeninteresse daran haben, den Betrag übermäßig hoch anzusetzen; sie sollte deshalb unabhängig von der Stelle sein, die die Maut einzieht und die Erträge verwaltet. Erfahrungsgemäß sind Mautaufschläge in Bergregionen zur Finanzierung vorrangiger Vorhaben des transeuropäischen Netzes für Infrastrukturbetreiber keine praktikable Option, wenn die aus einer Mautanhebung möglicherweise resultierende Verkehrsverlagerung zu einem Einnahmeverlust führt. Um dies zu vermeiden, sollte auf alternativen Strecken, auf die der Verkehr ansonsten umgeleitet würde, ein Aufschlag möglich sein.
- (18) Damit vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse prioritär verwirklicht werden können, sollten die Mitgliedstaaten, die einen Mautaufschlag erheben können, diese Option eher nutzen als die Einführung eines Gebührenbestandteils für externe Kosten. Zur Vermeidung überhöhter Gebühren sollte ein Gebührenbestandteil für externe Kosten nicht mit einem Mautaufschlag kombiniert werden, sofern die externen Kosten die Höhe des bereits erhobenen Mautaufschlags nicht übersteigen. In diesen Fällen ist es daher angemessen, dass die Höhe des Mautaufschlags von der Gebühr für externe Kosten abgezogen wird.
- (19) Falls differenzierte Gebühren für externe Kosten erhoben werden, wäre eine Differenzierung der Infrastrukturentgelte zur Stauvermeidung, zur Optimierung der Infrastrukturnutzung, zur Minimierung von Infrastrukturschäden und zur Steigerung der Verkehrssicherheit eine unzumutbare Belastung für bestimmte Nutzerkategorien und sollte daher ausgeschlossen sein.
- (20) Ermäßigungen der Gebühr für externe Kosten sollten nicht erlaubt sein, da diese für bestimmte Nutzerkategorien ein erhebliches Diskriminierungsrisiko mit sich bringen würden.
- (21) Die Anlastung der externen Kosten durch Mautgebühren wird Entscheidungen im Verkehrsbereich wirksamer beeinflussen, wenn die Nutzer für diese Kosten sensibilisiert sind. Sie sollten deshalb auf einem Auszug, einer Rechnung oder einem entsprechenden Beleg des Mauteintreibers separat ausgewiesen werden. Ein solches Dokument würde dem Transportunternehmer auch die Abwälzung der Gebühr für externe Kosten auf den Versender oder andere Kunden erleichtern.

- (22) Die Nutzung elektronischer Mautsysteme ist von wesentlicher Bedeutung, um die Hemmung des freien Verkehrsflusses und Beeinträchtigungen der lokalen Umwelt durch Warteschlangen an den Mautstationen zu vermeiden. Deshalb ist es zweckmäßig, dass die Gebühr für externe Kosten mittels eines solchen Systems unter Einhaltung der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft<sup>12</sup> eingezogen wird, die geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen vorsieht, um zu gewährleisten, dass bei der Verwirklichung der elektronischen Mauterhebung technischen, rechtlichen und kommerziellen Aspekten sowie den Belangen des Datenschutzes und des Schutzes der Privatsphäre angemessene Rechnung getragen wird. Daneben sollten diese Systeme ohne straßenseitige Hindernisse und so konzipiert sein, dass deren spätere Ausdehnung auf etwaige Parallelstrecken zu geringen Kosten möglich ist. Allerdings sollte ein Übergangszeitraum vorgesehen werden, um die notwendigen Anpassungen zu ermöglichen.
- (23) Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte angegeben werden, in welchen Fällen speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung konzipierte Gebühren erhoben werden können.
- (24) Die zusätzlichen Einnahmen aus der Gebühr für externe Kosten sollten entsprechend den verkehrspolitischen Zielen dieser Richtlinie für Projekte von allgemeinem gemeinschaftlichen Interesse zur Förderung nachhaltiger Mobilität im weiteren Sinn verwendet werden. Solche Projekte sollten daher auf die Förderung einer wirksamen Kostenanlastung, die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an der Quelle, die Abfederung ihrer Auswirkungen, die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen sowie die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer abzielen. Das schließt beispielsweise Forschung und Entwicklung im Bereich umweltfreundlicherer Fahrzeuge und die Durchführung des verkehrsspezifischen Teils des Aktionsplans nach der Richtlinie 96/62/EG des Rates über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität<sup>13</sup> und der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm<sup>14</sup> ein, die Maßnahmen zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärmbelastung und Luftverschmutzung in der Umgebung großer Infrastrukturen und in Ballungsräumen umfassen. Die Zweckbindung dieser Einnahmen entbindet die Mitgliedstaaten nicht von der Pflicht zur Unterrichtung der Kommission über bestimmte nationale Maßnahmen gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag und greift dem Ergebnis etwaiger Verfahren gemäß den Artikeln 87 und 88 EG-Vertrag nicht vor.
- (25) Zur Förderung der Interoperabilität von Mautsystemen sollten zwei oder mehrere Mitgliedstaaten bei der Einführung eines gemeinsamen Benutzungsgebührens systems zusammenarbeiten können, sofern bestimmte Bedingungen eingehalten werden.
- (26) Die Kommission sollte dem Rat und dem Parlament zu gegebener Zeit eine umfassende Beurteilung der Erfahrungen übermitteln, die von den Mitgliedstaaten, die in Übereinstimmung mit dieser Richtlinie eine Gebühr für externe Kosten erheben,

---

<sup>12</sup> ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124.

<sup>13</sup> ABl. L 296 vom 21.11.1996, S. 55. Geändert durch die Richtlinie 1882/2003/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

<sup>14</sup> ABl. L 189 vom 18.07.2002, S. 12.

gewonnen wurden. Im Rahmen dieser Beurteilung sollten auch die Fortschritte bei der Strategie zur Bekämpfung des Klimawandels und bei der Festlegung eines gemeinsamen Mineralölsteuerelements für den Klimaschutz in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom<sup>15</sup> einschließlich des von schweren Nutzfahrzeugen genutzten Kraftstoffes untersucht werden. Im Lichte dieser Fortschritte sollte die Frage der Kohlendioxidemissionen einbezogen und eine Analyse aller weiteren zweckmäßigen Maßnahmen vorgenommen werden.

- (27) Nach Artikel 55 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates vom 11. Juli 2006 mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds<sup>16</sup> sind bei Projekten, die Einnahmen generieren, die durch Erhebung direkter Abgaben erzielten Einnahmen bei der Berechnung der Finanzierungslücke zu berücksichtigen. Da allerdings die durch Gebühren für externe Kosten erzielten Einnahmen für Projekte zweckgebunden sind, die auf eine Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an der Quelle, die Abfederung ihrer Auswirkungen, die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen sowie die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer abzielen, sollten diese nicht in die Berechnung der Finanzierungslücke eingehen. Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse beschlossen werden<sup>17</sup>.
- (28) Insbesondere sollte die Kommission zur Anpassung der Anhänge 0, III, IIIa und IV an den wissenschaftlich-technischen Fortschritt sowie der Anhänge I und II an die Inflation ermächtigt werden. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie handelt, müssen diese gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG im Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden.
- (29) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Förderung einer nach Maßgabe der externen Kosten differenzierten Gebührenerhebung als Mittel zur Steigerung der Nachhaltigkeit im Verkehr, von den Mitgliedstaaten alleine nicht im notwendigen Umfang erreicht werden können und wegen der bedeutenden internationalen Dimension des Verkehrs daher besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

---

<sup>15</sup> ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/75/EG des Rates (ABl. L 157 vom 30.4.2004, S. 100).

<sup>16</sup> ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 25.

<sup>17</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Richtlinie 1999/62/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 erhalten die Buchstaben b und ba folgende Fassung:

- „(b) „Mautgebühr“ eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke richtet und die eine Infrastrukturgebühr und/oder eine Gebühr für externe Kosten beinhaltet;
- (ba) „Infrastrukturgebühr“ eine mittels einer Mautgebühr erhobene Abgabe zur Anlastung der infrastrukturbezogenen Kosten, die einem Mitgliedstaat entstehen;
- (bb) „Gebühr für externe Kosten“ eine mittels einer Mautgebühr erhobene Abgabe zur Anlastung der Kosten, die einem Mitgliedstaat durch verkehrsbedingte Umweltverschmutzung und Lärmbelastung sowie Verkehrsstauungen entstehen;
- (bc) „Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung“ die Kosten der beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Emissionen bestimmter Schadstoffe in die Luft verursachten Schäden;
- (bd) „Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung“ die Kosten der durch die Lärmemissionen eines Fahrzeugs oder die Lärmemissionen bei der Interaktion eines Fahrzeugs mit dem Straßenbelag verursachten Schäden;
- (be) „Verkehrsstaukosten“ die zusätzlichen Kosten in Form von Zeitverlust, Ungewissheit über die Fahrdauer, erhöhtem Kraftstoffverbrauch und erhöhten Fahrzeuginstandhaltungskosten, die anderen Verkehrsteilnehmern verursacht werden, wenn die Auslastung der Infrastrukturkapazität sich ihrer Obergrenze nähert;
- (bf) „gewogene durchschnittliche Infrastrukturgebühr“ sämtliche Einnahmen aus einer Infrastrukturgebühr in einem bestimmten Zeitraum, geteilt durch die Anzahl der in diesem Zeitraum auf den gebührenpflichtigen Straßenabschnitten zurückgelegten Fahrzeugkilometer;
- (bg) „gewogene durchschnittliche Gebühr für externe Kosten“ sämtliche Einnahmen aus einer Gebühr für externe Kosten in einem bestimmten Zeitraum, geteilt durch die Anzahl der in diesem Zeitraum auf den gebührenpflichtigen Straßenabschnitten zurückgelegten Fahrzeugkilometer;“

2. Die Artikel 7, 7a und 7b erhalten folgende Fassung:

## *„Artikel 7*

1. Die Mitgliedstaaten dürfen Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf ihrem Straßennetz oder auf bestimmten Abschnitten dieses Netzes unter den in den Absätzen 2, 3 und 4 dieses Artikels und in den Artikeln 7a bis 7j genannten Bedingungen beibehalten oder einführen.
2. Die Mitgliedstaaten erheben auf ihrem Hoheitsgebiet für eine bestimmte Fahrzeugklasse nicht gleichzeitig Mautgebühren und Benutzungsgebühren. Jedoch kann ein Mitgliedstaat, der auf seinem Straßennetz eine Benutzungsgebühr erhebt, auch Mautgebühren für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erheben.
3. Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Transportunternehmers, des Mitgliedstaats oder Drittlandes der Niederlassung des Transportunternehmers oder der Zulassung des Fahrzeugs oder des Ausgangs- oder Zielpunktes der Fahrt führen.
4. Die Mitgliedstaaten können für Fahrzeuge, die von der Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von Kontrollgeräten gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr<sup>18</sup> ausgenommen sind, sowie in den in Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a und b der vorliegenden Richtlinie genannten Fällen gemäß den dort festgelegten Bedingungen ermäßigte Mautgebührensätze oder Benutzungsgebühren oder Befreiungen von der Verpflichtung zur Entrichtung von Maut- oder Benutzungsgebühren vorsehen.
5. Für einen Übergangszeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 kann ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren erheben, die ausschließlich für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen gelten. Ab 1. Januar 2012 müssen Maut- und/oder Benutzungsgebühren für alle Fahrzeuge im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d gelten, sofern ein Mitgliedstaat nicht der Auffassung ist, dass die Ausweitung der Gebührenerhebung auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 12 Tonnen
  - (a) sich erheblich negativ auf den freien Verkehrsfluss, die Umwelt, den Lärmpegel, die Staubbildung oder die Gesundheit auswirken würde oder
  - (b) Verwaltungskosten in Höhe von über 30 % der zusätzlichen Einnahmen durch diese Ausweitung der Gebührenerhebung verursachen würde.

## *Artikel 7a*

1. Die Benutzungsgebühren müssen im Verhältnis zu der Dauer der Benutzung der betreffenden Verkehrswege stehen, und es müssen Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahrestarife verfügbar sein. Dabei muss der Jahrestarif mindestens das Achtzigfache, der Monatstarif mindestens das Dreizehnfache und der Wochentarif mindestens das Fünffache des Tagestarifs betragen.

Einem Mitgliedstaat steht es frei, auf die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge ausschließlich Jahresgebühren zu erheben.

---

<sup>18</sup> ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 432/2004 der Kommission (ABl. L 71 vom 10.3.2004, S. 3).

2. Für die Benutzungsgebühren einschließlich der Verwaltungskosten wird von dem betreffenden Mitgliedstaat für alle Fahrzeugklassen ein Betrag festgesetzt, dessen Höhe die in Anhang II festgelegten Höchstsätze nicht übersteigt.

#### *Artikel 7b*

1. Die Infrastrukturgebühren beruhen auf dem Grundsatz der Anlastung von Infrastrukturkosten. Die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren müssen sich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren. Die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren können auch eine Kapitalverzinsung oder Gewinnmarge zu Marktbedingungen umfassen.

2. Die Gebühren für externe Kosten müssen sich an den Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung, den Kosten verkehrsbedingter Lärmbelastung oder beiden orientieren. Auf stauanfälligen Straßenabschnitten dürfen die Gebühren für externe Kosten während der Zeiträume, in denen diese Straßenabschnitte in der Regel überlastet sind, auch die Verkehrsstaukosten beinhalten.

3. Die berücksichtigten Kosten müssen sich auf das Netz oder den Teil des Netzes, auf dem Mautgebühren erhoben werden, und auf die gebührenpflichtigen Fahrzeuge beziehen.

#### *Artikel 7c*

1. Die Gebühren für externe Kosten sind nach Straßenkategorien, EURO-Emissionsklassen und, sofern die Gebühr die Kosten von Verkehrsstaus und/oder verkehrsbedingter Lärmbelastung einschließt, nach Zeiträumen zu differenzieren.

2. Die Höhe der Gebühr für externe Kosten für die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum wird nach Maßgabe der Mindestanforderungen, der gemeinsamen Formeln und der Obergrenze für anlastbare externe Kosten nach Anhang IIIa festgesetzt.

3. Die Höhe der Gebühr für externe Kosten wird von einer von den Mitgliedstaaten eigens dazu benannten Stelle festgesetzt. Diese Stelle muss rechtlich und finanziell unabhängig von der Organisation sein, die dafür zuständig ist, einen Teil oder die Gesamtheit der Gebühren einzuziehen oder zu verwalten. Falls diese Organisation vom betreffenden Mitgliedstaat kontrolliert wird, kann die Stelle jedoch eine Verwaltungseinheit dieses Staates sein.

#### *Artikel 7d*

1. Die Mitgliedstaaten berechnen die Infrastrukturgebühren anhand einer Methodik, bei der die in Anhang III aufgeführten Eckpunkte für die Berechnung zugrunde gelegt werden.

2. Im Falle konzessionsgebundener Mautgebühren dürfen die Infrastrukturgebühren nicht höher sein als bei der Anwendung einer Methodik, der die in Anhang III aufgeführten Eckpunkte zugrunde liegen. Diese Äquivalenz ist auf der Grundlage eines auf die Art dieses Konzessionsvertrags abgestimmten ausreichend langen Bezugszeitraums zu bewerten.

3. Mautsysteme, die am 10. Juni 2008 bereits eingeführt waren oder für die vor dem 10. Juni 2008 im Rahmen eines öffentlichen Vergabeverfahrens Angebote oder Antworten auf

Einladungen zur Teilnahme am Verhandlungsverfahren eingesandt wurden, sind von den in den Absätzen 1 und 2 genannten Verpflichtungen ausgenommen, solange sie in Kraft bleiben und sofern sie nicht wesentlich geändert werden.

#### *Artikel 7e*

1. In Ausnahmefällen und nach Unterrichtung der Kommission kann bei Verkehrswegen in Bergregionen zu der Infrastrukturgebühr, die auf bestimmten Straßenabschnitten erhoben wird, welche von einer akuten Verkehrsüberlastung betroffen sind oder deren Nutzung durch Fahrzeuge erhebliche Umweltschäden verursacht, unter folgenden Voraussetzungen ein Mautaufschlag hinzuaddiert werden:

- (a) die durch den Mautaufschlag erzielten Einnahmen fließen in die Finanzierung der Bauarbeiten für vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse nach Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw. der Umweltschäden beitragen und die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Mautaufschlag gilt;
- (b) der Mautaufschlag überschreitet nicht 15 % der gemäß Artikel 7b Absatz 1 und Artikel 7d berechneten gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren, außer wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse investiert werden, die Infrastruktur in Berggebieten beinhalten; in letzterem Fall darf der Aufschlag 25 % nicht überschreiten;
- (c) die Erhebung des Aufschlags hat keine Benachteiligung des gewerblichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge;
- (d) der Kommission wird vor Erhebung des Aufschlags eine genaue Beschreibung des Ortes der Zuschlagserhebung sowie ein Beleg für die Entscheidung zur Finanzierung der in Buchstabe a genannten Bauarbeiten vorgelegt;
- (e) der Zeitraum, in dem der Aufschlag erhoben werden soll, wird im Voraus festgelegt und begrenzt und stimmt hinsichtlich der erwarteten Einnahmen mit den vorgelegten Finanzierungsplänen und der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse für die mit den Einnahmen aus dem Aufschlag mitfinanzierten Vorhaben überein.

Der erste Unterabsatz gilt für neue grenzüberschreitende Vorhaben vorbehaltlich der Zustimmung aller daran beteiligten Mitgliedstaaten.

2. Ein Mautaufschlag kann nach Unterrichtung der Kommission auch auf einem Straßenabschnitt erhoben werden, der eine Alternativstrecke zu dem in Absatz 1 genannten und mit einem Aufschlag belegten Straßenabschnitt darstellt, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- die Erhebung eines Aufschlags auf einer Straße hätte die Verlagerung eines erheblichen Verkehrsanteils auf diese Alternativstrecke zur Folge und
- die in Absatz 1 Buchstabe a bis e genannten Bedingungen werden eingehalten.“

3. Ein Aufschlag auf eine gemäß Artikel 7f differenzierte Infrastrukturgebühr ist möglich.

4. Wenn die Kommission die notwendigen Informationen von einem Mitgliedstaat, der einen Mautaufschlag erheben will, erhält, stellt sie diese Informationen den Mitgliedern des in Artikel 9c genannten Ausschusses zur Verfügung. Ist die Kommission der Ansicht, dass der geplante Aufschlag nicht den in Absatz 1 festgelegten Bedingungen entspricht oder dass der geplante Aufschlag erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in Regionen in Randlage haben wird, kann sie die von dem betreffenden Mitgliedstaat geplanten Gebühren nach dem Verfahren des Artikels 9c Absatz 2 ablehnen oder deren Abänderung verlangen.

5. Auf Straßenabschnitten, auf denen die Kriterien für die Erhebung eines Aufschlags gemäß Absatz 1 erfüllt sind, dürfen die Mitgliedstaaten keine Gebühr für externe Kosten erheben, sofern nicht ein Aufschlag erhoben wird.

6. Die Höhe des Aufschlags ist von der nach Artikel 7c berechneten Höhe der Gebühr für externe Kosten abzuziehen.

#### *Artikel 7f*

1. Mautgebührensätze, die nur eine Infrastrukturgebühr umfassen, sind nach EURO-Emissionsklassen so zu differenzieren, dass keine Mautgebühr mehr als 100 % über der Mautgebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen;

2. Kann ein Fahrer bei einer Kontrolle die zur Feststellung der EURO-Emissionsklasse des betreffenden Fahrzeugs nötigen Fahrzeugdokumente nicht vorlegen, so sind die Mitgliedstaaten berechtigt, Mautgebühren bis zum Höchstsatz zu erheben.

3. Mautgebühren, die nur eine Infrastrukturgebühr umfassen, dürfen auch zur Stauvermeidung, zur Minimierung von Infrastrukturschäden und Optimierung der Nutzung der betreffenden Infrastruktur oder zur Förderung der Verkehrssicherheit differenziert werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- (a) die Differenzierung ist transparent, allgemein einsehbar und allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich;
- (b) die Differenzierung erfolgt nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit;
- (c) keine Mautgebühr liegt mehr als 100 % über der Gebühr, die während der billigsten Tageszeit, Tageskategorie oder Jahreszeit erhoben wird.

4. Die Differenzierungen nach den Absätzen 1 und 3 sind nicht auf die Erzielung zusätzlicher Mauteinnahmen ausgerichtet, wobei ein unbeabsichtigter Anstieg der Einnahmen durch eine Änderung der Differenzierungsstruktur ausgeglichen wird, die innerhalb von zwei Jahren nach Ende des Rechnungsjahres, in dem die zusätzlichen Einnahmen erzielt wurden, vorzunehmen ist.

5. Enthält eine Mautgebühr eine Gebühr für externe Kosten, so werden die Absätze 1 bis 3 nicht auf den Teil der Mautgebühr angewandt, der eine Infrastrukturgebühr darstellt.

## *Artikel 7g*

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens sechs Monate vor dem Einsatz eines neuen Infrastrukturgebührensystems folgende Angaben:

(a) Für Mautsysteme ohne konzessionsgebundene Mautgebühren:

- die zur Berechnung der verschiedenen Infrastrukturkostenbestandteile herangezogenen Werte je Einheit und anderen Parameter;
- eindeutige Angaben zu den von den Mautsystemen erfassten Fahrzeugen und zur geografischen Ausdehnung des Netzes oder zu den Teilen des Netzes, die für die jeweilige Kostenberechnung herangezogen werden, sowie dem Anteil der Kosten, die angelastet werden sollen.

(b) Für konzessionsgebundene Mautgebühren:

- die Konzessionsverträge oder wesentliche Änderungen dieser Verträge;
- das Basismodell, von dem der Konzessionsgeber bei der Bekanntmachung der Konzession nach Anhang VII Teil B der Richtlinie 2004/18/EG ausgeht. Zu diesem Basismodell gehören auch eine Schätzung der im Rahmen der Konzession zu erwartenden Kosten nach Artikel 7b Absatz 1, das prognostizierte Verkehrsaufkommen, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugtypen, die vorgesehene Höhe der Mautgebühren sowie die geografische Ausdehnung des Netzes, für das der Konzessionsvertrag gilt.

2. Die Kommission nimmt innerhalb von sechs Monaten nach Erhalt aller notwendigen Angaben gemäß Absatz 1 dazu Stellung, ob die Verpflichtungen nach Artikel 7d erfüllt sind. Die Stellungnahmen der Kommission werden dem in Artikel 9c genannten Ausschuss zur Verfügung gestellt.

3. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens sechs Monate vor dem Einsatz eines neuen Gebührensystems für externe Kosten folgende Angaben:

- genaue geografische Informationen zu den Straßenabschnitten, auf denen Gebühren für externe Kosten erhoben werden sollen, unter Bezeichnung der Fahrzeugklassen, Straßenkategorien und exakten Zeiträume, nach denen die Gebühr für externe Kosten differenziert wird;
- die vorgesehene gewogene durchschnittliche Gebühr für externe Kosten und die vorgesehenen Gesamteinnahmen;
- Bezeichnung der gemäß Artikel 7c Absatz 3 benannten Stelle zur Festsetzung der Gebühr und Name ihres Vertreters;
- Parameter, Daten und Informationen zur Erläuterung der Anwendung der Berechnungsmethode nach Anhang IIIa.

4. Die Kommission kann innerhalb von sechs Monaten nach Erhalt der Angaben gemäß Absatz 3 beschließen, den betreffenden Mitgliedstaat zur Anpassung der vorgeschlagenen Gebühr für externe Kosten aufzufordern, falls sie der Auffassung ist, dass die Verpflichtungen nach Artikel 7b, Artikel 7c, Artikel 7i oder Artikel 9 Absatz 2 nicht erfüllt sind. Die

Entscheidung der Kommission wird dem in Artikel 9c genannten Ausschuss zur Verfügung gestellt.

#### *Artikel 7h*

1. Die Mitgliedstaaten sehen keine Ermäßigungen des in einer Mautgebühr enthaltenen Gebührenbestandteils für externe Kosten für irgendwelche Nutzer vor.
2. Die Mitgliedstaaten können Ermäßigungen der Infrastrukturgebühr unter folgenden Voraussetzungen vorsehen:
  - die sich daraus ergebende Gebührenstruktur ist verhältnismäßig, allgemein einsehbar und allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich und führt nicht dazu, dass zusätzliche Kosten auf andere Benutzer in Form höherer Mautgebühren abgewälzt werden;
  - die Ermäßigungen führen zu tatsächlichen Einsparungen an Verwaltungskosten und überschreiten nicht 13 % der Infrastrukturgebühr, die für gleichwertige, nicht ermäßigungsberechtigte Fahrzeuge erhoben wird.
3. Vorbehaltlich der in Artikel 7f Absatz 4 und in Artikel 7f Absatz 3 zweiter Spiegelstrich genannten Bedingungen können in Ausnahmefällen für spezifische Vorhaben von großem europäischem Interesse andere Formen der Differenzierung auf die Mautgebührensätze angewandt werden, um die wirtschaftliche Rentabilität solcher Vorhaben sicherzustellen, wenn sie im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen. Die sich daraus ergebende Gebührenstruktur muss linear, verhältnismäßig, allgemein einsehbar und allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich sein und darf nicht dazu führen, dass zusätzliche Kosten auf andere Benutzer in Form höherer Mautgebühren abgewälzt werden. Vor der Einführung der betreffenden Gebührenstruktur prüft die Kommission die Einhaltung dieser Bedingungen.

#### *Artikel 7i*

1. Maut- und Benutzungsgebühren werden so eingeführt und erhoben und ihre Zahlung wird so kontrolliert, dass sie den freien Verkehrsfluss möglichst wenig beeinträchtigen, wobei darauf zu achten ist, dass sie keine Zwangskontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft erfordern. Hierzu arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um es den Transportunternehmen zu ermöglichen, die Benutzungsgebühren zumindest an den größeren Zahlstellen jederzeit und mit allen üblichen Zahlungsmitteln inner- und außerhalb derjenigen Mitgliedstaaten zu entrichten, in denen sie erhoben werden. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Bereitstellung entsprechender Vorrichtungen an den Zahlstellen für Maut- und Benutzungsgebühren, um Beeinträchtigungen der Straßenverkehrssicherheit auszuschließen.
2. Durch die Systeme zur Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren dürfen gelegentliche Benutzer des Straßennetzes weder finanziell noch auf andere Weise ungerechtfertigt benachteiligt werden. Insbesondere dann, wenn ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren ausschließlich mittels eines Systems erhebt, das die Verwendung von in die Fahrzeuge einzubauenden Fahrzeuggeräten erfordert, muss dieser Staat gewährleisten, dass alle Nutzer die geeigneten, den Anforderungen der Richtlinie 2004/52/EG entsprechenden Fahrzeuggeräte im Rahmen angemessener administrativer und wirtschaftlicher Vereinbarungen erhalten können.

3. Falls ein Mitgliedstaat ein Fahrzeug mit einer Gebühr für externe Kosten belegt, ist der Betrag dieser Gebühr in einem dem Transportunternehmen ausgehändigten Beleg anzugeben.

4. Eine Gebühr für externe Kosten wird mittels eines elektronischen Systems erhoben und eingezogen, das den Anforderungen von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2004/52/EG entspricht und zu einem späteren Zeitpunkt ohne die Notwendigkeit straßenseitiger Hindernisse, die erhebliche zusätzliche Investitionen implizieren, auf andere Straßenabschnitte ausgedehnt werden kann.

5. Allerdings kann eine Gebühr für externe Kosten während eines Übergangszeitraums bis einschließlich 31. Dezember 2013 mittels eines bestehenden Gebührensystems erhoben und eingezogen werden. In diesem Fall bringt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission bis spätestens 31. Dezember 2013 einen Plan für den Übergang zu einem System, das den Anforderungen von Absatz 4 entspricht, zur Kenntnis.

#### *Artikel 7j*

Diese Richtlinie berührt nicht die Freiheit der Mitgliedstaaten, die ein System von Maut- und/oder Benutzungsgebühren für Verkehrswege einführen, unbeschadet der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag einen angemessenen Ausgleich für diese Gebühren vorzusehen.“

3. Folgender Artikel 8c wird eingefügt:

#### *„Artikel 8c*

1. Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können bei der Einführung eines gemeinsamen Mautgebührensystems für ihre Hoheitsgebiete zusammenarbeiten. Diese Mitgliedstaaten beteiligen die Kommission eng an dieser Zusammenarbeit sowie an dem späteren Betrieb und etwaigen Änderungen des Systems.

2. Für das gemeinsame Mautgebührensysteem gelten die Bedingungen nach Artikel 7 bis 7j, und es steht anderen Mitgliedstaaten offen.“

4. Artikel 9 Absatz 1a erhält folgende Fassung:

„Diese Richtlinie lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, auf Stadtstraßen in städtischen Gebieten speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung konzipierte Gebühren in nicht diskriminierender Weise zu erheben.“

5. Artikel 9 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Mitgliedstaaten, in denen Gebühren für externe Kosten erhoben werden, stellen sicher, dass die Einnahmen aus diesen Gebühren für Maßnahmen zweckgebunden werden, die auf die Förderung einer effizienten Kostenanlastung, die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an der Quelle, die Abfederung ihrer Auswirkungen, die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen sowie die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer abzielen.“

Mitgliedstaaten, in denen Infrastrukturgebühren erhoben werden, entscheiden über die Verwendung der Einnahmen aus diesen Gebühren. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, sollten die Einnahmen aus Gebühren zum Nutzen des Verkehrssektors und zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems eingesetzt werden.“

6. Artikel 9b erhält folgende Fassung:

*„Artikel 9b*

Die Kommission fördert den Dialog und den Austausch von technischem Know-how zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Durchführung dieser Richtlinie und insbesondere der Anhänge. Die Kommission passt die Anhänge 0, III, IIIa und IV entsprechend dem technischen Fortschritt und die Anhänge I und II entsprechend der Inflation an. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 9c Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

7. Artikel 9c erhält folgende Fassung:

*„Artikel 9c*

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.“

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 11*

1. Die Mitgliedstaaten, die Gebühren für externe Kosten und/oder Infrastrukturgebühren erheben, erstellen erstmals zum 31. Dezember 2012 und danach alle vier Jahre einen Bericht über die auf ihrem Hoheitsgebiet erhobenen Mautgebühren und übermitteln diesen der Kommission. Der Bericht enthält folgende Angaben:

- gewogene durchschnittliche Gebühr für externe Kosten und die für die einzelnen Kombinationen von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitraum jeweils erhobenen Beträge;
- Gesamteinnahmen aus den Gebühren für externe Kosten und Verwendungszweck derselben;
- gewogene durchschnittliche Infrastrukturgebühren und Gesamteinnahmen aus denselben.

2. Die Kommission erstattet dem Rat und dem Europäischen Parlament spätestens zum 31. Dezember 2013 Bericht über die Durchführung und die Wirkung dieser Richtlinie, insbesondere über die Wirksamkeit der Bestimmungen zur Anlastung der durch Verkehrsstaus und verkehrsbedingte Umweltverschmutzung verursachten Kosten und über die Einbeziehung von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht über 3,5 und unter 12 Tonnen. Der Bericht geht daneben auf Folgendes ein:

- Zweckmäßigkeit der Einbeziehung anderer externer Kosten in die Berechnung von Mautgebühren, insbesondere der Kosten von Kohlendioxidemissionen, sofern die Festlegung eines klimawandelspezifischen gemeinsamen Kraftstoffsteuerelements noch keine befriedigenden Ergebnisse erbracht hat, der Unfallkosten und der Kosten des Biodiversitätsverlustes;
- Zweckmäßigkeit einer Erweiterung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf andere Fahrzeugklassen;
- Möglichkeit der Annahme einer überarbeiteten Fahrzeugklassifikation zur Differenzierung der Mautgebühren unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Auswirkungen auf Umwelt, Verkehrslage und Infrastruktur, des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und der Energieeffizienz sowie praktische und wirtschaftliche Durchführbarkeit der Erhebung und Eintreibung von Mautgebühren;
- technische und wirtschaftliche Machbarkeit der Einführung entfernungsabhängiger Mindestgebühren auf den wichtigsten Fernstraßen. In dem Bericht sind die möglichen Arten gebührenpflichtiger Straßenabschnitte, Möglichkeiten der kosteneffizienten Erhebung und Eintreibung dieser Gebühren sowie eine einfache gemeinsame Methode zur Festsetzung der Mindestsätze darzulegen.“

9. In Anhang III werden die Worte „gewogene durchschnittliche Mautgebühr“ durch „gewogene durchschnittliche Infrastrukturgebühr“ ersetzt.

10. Der Anhang dieser Richtlinie wird nach Anhang III eingefügt.

## *Artikel 2*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 2010 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und legen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie vor.

2. Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

### *Artikel 3*

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

### *Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

## **ANHANG IIIA**

### **MINDESTANFORDERUNGEN BEI DER ERHEBUNG VON GEBÜHREN FÜR EXTERNE KOSTEN UND HÖCHSTBETRAG DER GEBÜHRENBESTANDTEILE FÜR EXTERNE KOSTEN**

In diesem Anhang werden die bei der Erhebung einer Gebühr für externe Kosten einzuhaltenden Mindestanforderungen und die Obergrenzen der bei der Festsetzung der Gebührenhöhe zu berücksichtigenden Gebührenbestandteile für externe Kosten festgelegt.

#### **1. BETROFFENE NETZABSCHNITTE**

Die Mitgliedstaaten geben genau an, auf welchem Abschnitt beziehungsweise auf welchen Abschnitten des Straßennetzes Gebühren für externe Kosten erhoben werden.

Falls ein Mitgliedstaat das Straßennetz nur teilweise mit Gebühren für externe Kosten belegt, so werden die gebührenpflichtigen Abschnitte im Anschluss an eine Bewertung ausgewählt, bei der folgende Feststellungen getroffen werden:

- der durch den Fahrzeugverkehr auf den Straßen, die der Gebühr für externe Kosten unterliegen, verursachte Umfang an Umweltschäden und Verkehrsstaus übersteigt den durchschnittlichen Umfang der betreffenden Beeinträchtigungen auf anderen Abschnitten des Straßennetzes, auf denen keine Gebühr für externe Kosten erhoben wird, oder
- die Erhebung einer Gebühr für externe Kosten auf anderen Teilen des Netzes könnte sich nachteilig auf die Umwelt, die Verkehrslage oder die Verkehrssicherheit auswirken, oder die Erhebung und Eintreibung einer Gebühr für externe Kosten wäre dort mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden.

#### **2. BETROFFENE FAHRZEUGE, STRASSEN UND ZEITRÄUME**

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Fahrzeugklassifikation, nach der die Gebühr differenziert werden soll. Ferner teilen sie der Kommission die geografische Lage der Straßen mit, auf denen die Gebühren für externe Kosten höher (nachfolgend „Vorstadtstraßen“ genannt) oder niedriger (nachfolgend „andere Fernstraßen“ genannt) sind.

Gegebenenfalls teilen sie der Kommission die genauen Uhrzeiten des Nachtzeitraums und der täglichen, wöchentlichen oder jahreszeitlichen Hauptverkehrszeiten mit, in denen höhere Gebühren für externe Kosten verlangt werden können, um der größeren Beeinträchtigung durch stärkere Staubbildung und Lärmbelastigung Rechnung zu tragen.

Die Klassifizierung von Straßen und die Festlegung von Zeiträumen müssen auf objektiven Kriterien beruhen, die mit der Anfälligkeit der betreffenden Straßen und ihrer Umgebung für Staubbildung und Luftverschmutzung zusammenhängen, also Faktoren wie Bevölkerungsdichte, jährliche Anzahl der nach der Richtlinie 96/62/EG gemessenen Schadstoffspitzenkonzentrationen, durchschnittliches tägliches und stündliches Verkehrsvolumen und Auslastungsniveau (prozentualer täglicher oder jährlicher Zeitanteil, an dem die Höchstkapazität erreicht oder überschritten wird, durchschnittliche Zeitverluste und/oder Staulängen). Diese Kriterien sind in der entsprechenden Mitteilung zu nennen.

### 3. GEBÜHRENHÖHE

Die unabhängige Stelle setzt für jede Fahrzeugklasse, jede Straßenkategorie und jeden Zeitraum einen jeweils spezifischen Betrag fest. Die daraus resultierende Gebührenstruktur muss transparent, allgemein einsehbar und allen Benutzern zu den gleichen Bedingungen zugänglich sein.

Bei der Festsetzung der Gebührenhöhe orientiert sich die unabhängige Stelle am Grundsatz der effizienten Preise, wonach der Gebührensatz nahe bei den durch die Nutzung des mit der Gebühr belegten Fahrzeugs verursachten sozialen Grenzkosten liegt. Die Gebührenhöhe sollte den tatsächlichen externen Kosten, die der betreffenden Straßennutzerkategorie zugewiesen werden können, möglichst nahe kommen.

Die Höhe der Gebühr sollte erst nach Prüfung des Risikos einer Verkehrsumleitung und anderer nachteiliger Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Umwelt und die Verkehrslage sowie von Lösungen zur Abfederung dieser Risiken festgelegt werden.

Die unabhängige Stelle überwacht die Wirksamkeit der Gebührenregelung im Hinblick auf die Verringerung der verkehrsbedingten Umweltschäden und die Stauvermeidung in ihrem Geltungsbereich. Sie passt die Gebührenstruktur und die für die einzelnen Fahrzeugklassen, Straßenkategorien und Zeiträume jeweils festgesetzte spezifische Gebühr an Änderungen der Verkehrsnachfrage an.

### 4. GEBÜHRENBESTANDTEILE FÜR EXTERNE KOSTEN

#### 4.1. Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung

Falls ein Mitgliedstaat die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen möchte, so errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 1, sofern diese niedriger sind:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}, \text{ wobei:}$$

- $PCV_{ij}$  = Kosten der Luftverschmutzung durch ein Fahrzeug der Klasse i auf einer Straße der Kategorie j (EUR/Fahrzeugkilometer)
- $EF_{ik}$  = Emissionsfaktor des Schadstoffes k und der Fahrzeugklasse i (Gramm/Kilometer)
- $PC_{jk}$  = monetäre Kosten des Schadstoffes k für eine Straße der Kategorie j (EUR/Gramm).

Berücksichtigt werden nur die Emissionen von Partikeln und Ozonvorläufern wie Stickoxide sowie flüchtige organische Verbindungen. Die Emissionsfaktoren sind dieselben, die von den Mitgliedstaaten zur Erstellung der nationalen Emissionsinventare gemäß der Richtlinie 2001/81/EG über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe verwendet werden (*wobei das gemeinsame Handbuch von EMEP/CORINAIR anzuwenden ist*)<sup>19</sup>. Die

---

<sup>19</sup> Methodik der Europäischen Umweltagentur <http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.

monetären Kosten von Schadstoffen werden Tabelle 13 des „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“<sup>20</sup> entnommen.

**Tabelle 1: Kosten der Luftverschmutzung durch ein Fahrzeug**

Eurocent/Fahrzeugkilometer	Vorstadtstraßen	Andere Fernstraßen
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V und schadstoffärmer	3	2

Werte in Eurocent zu Preisen des Jahres 2000.

Die Werte in Tabelle 1 sind arithmetische Mittel der in Tabelle 15 des „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“<sup>21</sup> für Fahrzeuge aus vier unterschiedlichen Gewichtsklassen angegebenen Werte. Die Mitgliedstaaten können auf die Werte in Tabelle 1 einen Berichtigungsfaktor anwenden, um die tatsächliche Zusammensetzung der Fahrzeugflotte in Bezug auf die Fahrzeuggröße widerzuspiegeln. Die Werte in Tabelle 1 dürfen in Bergregionen mit einem Faktor von höchstens 2 multipliziert werden, soweit dies durch Straßensteigung bzw. –gefälle, Höhe und/oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist.

Die unabhängige Stelle kann alternative Methoden unter Verwendung von Daten aus Luftschadstoffmessungen und des lokalen Werts der monetären Kosten von Luftschadstoffen anwenden, sofern die daraus resultierenden Beträge nicht die Ergebnisse übersteigen, die mit den obigen Formeln oder den obigen Werten je Einheit für die einzelnen Fahrzeugklassen erreicht würden.

Sämtliche Parameter, Daten und sonstigen Informationen, die notwendig sind, um die Berechnung der anlastbaren Kosten der Luftverschmutzung nachvollziehen zu können, sind zu veröffentlichen.

#### 4.2 Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung

Falls ein Mitgliedstaat die Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen möchte, so errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 2, sofern diese niedriger sind:

$$NCV_{ij}(\text{Tag}) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij}(\text{Nacht}) = n \times NCV_{ij}(\text{Tag}), \text{ wobei}$$

- $NCV_{ij}$  = Kosten der Lärmbelastung durch ein Fahrzeug der Klasse i auf einer Straße der Kategorie j (EUR/Fahrzeugkilometer)
- $NC_{jk}$  = Kosten der Lärmbelastung je Person, die auf einer Straße der Kategorie j Lärm des Pegels k ausgesetzt ist (EUR/Person)

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

<sup>21</sup> Idem.

- $POP_k$  = Zahl der Einwohner, die dem täglichen Lärmpegel  $k$  pro Kilometer ausgesetzt sind (Personen/Kilometer)
- ADT = durchschnittliches tägliches Verkehrsvolumen (Fahrzeuge)
- $n$  = Korrekturfaktor für die Nacht.

Die Zahl der dem täglichen Lärmpegel  $k$  ausgesetzten Einwohner wird den nach Artikel 7 der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erstellten strategischen Lärmkarten entnommen.

Die Kosten der Lärmbelastung je Person, die dem Lärmpegel  $k$  ausgesetzt ist, werden Tabelle 20 des „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“<sup>22</sup> entnommen.

Für das durchschnittliche tägliche Verkehrsvolumen wird ein Gewichtungsfaktor von höchstens 4 zur Umrechnung zwischen schweren Nutzfahrzeugen und Pkw zu Grunde gelegt.

**Tabelle 2: Anlastbare Kosten der Lärmbelastung durch Fahrzeuge**

Eurocent/Fahrzeugkilometer	Tag	Nacht
Vorstadtstraßen	1.1	2
Andere Fernstraßen	0.13	0.23

Werte in Eurocent zu Preisen des Jahres 2000.

Quelle: „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“, Tabelle 22<sup>23</sup>.

Die Werte in Tabelle 2 dürfen in Bergregionen mit einem maximal 5 betragenden Faktor multipliziert werden, soweit dies durch Straßensteigung bzw. –gefälle, Temperaturinversionen und/oder den Amphitheatereffekt von Tälern gerechtfertigt ist.

Sämtliche Parameter, Daten und sonstigen Informationen, die notwendig sind, um die Berechnung der anlastbaren Kosten der Lärmbelastung nachvollziehen zu können, sind zu veröffentlichen.

#### 4.3 Verkehrsstaukosten

Die Mitgliedstaaten können die durch Verkehrsstaus auf überlasteten Straßen verursachten Kosten vollständig oder teilweise in die Gebühr für externe Kosten einfließen lassen, sofern sie nachweisen, dass die Kosten, die ein Fahrzeug anderen Nutzern durch den Verkehrsstau verursacht, die diesem Fahrzeug bereits auferlegten Kosten des Infrastrukturausbaus übersteigen. In diesem Fall errechnet die unabhängige Stelle die anlastbaren Kosten von Verkehrsstaus für die verschiedenen Zeiträume mittels folgender Formeln oder unter Zugrundelegung der Werte je Einheit nach Tabelle 3, sofern diese niedriger sind:

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

---

<sup>22</sup> Idem.  
<sup>23</sup> Idem.

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q}$$

Dabei sind:

- CCV = anlastbare Verkehrsstaukosten (EUR/Fahrzeugkilometer)
- IDC = bereits auferlegte Kosten der Infrastrukturentwicklung (EUR/Fahrzeugkilometer)
- $Q_0$  = optimales stündliches Verkehrsvolumen (Fahrzeuge/Stunde)
- $MEC(Q)$  = externe Grenzkosten von Verkehrsstaus (EUR/Fahrzeugkilometer)
- VOT = Wert der Zeit (EUR/Fahrzeugstunde)
- $Q$  = durchschnittliches stündliches Verkehrsvolumen (Fahrzeuge)
- $\Delta Q$  = geringe Änderung des stündlichen Verkehrsvolumens
- $v(Q)$  = durchschnittliche Verkehrsgeschwindigkeit (Kilometer/Stunde).

Für das durchschnittliche tägliche Verkehrsvolumen wird ein Äquivalenzfaktor von höchstens 3 zur Umrechnung zwischen schweren Nutzfahrzeugen und Pkw zu Grunde gelegt.

Das optimale stündliche Verkehrsvolumen wird errechnet, indem die Kosten wiederholt schrittweise angehoben werden, bis sich ein Gleichgewicht zwischen dem stündlichen Verkehrsvolumen und den externen Grenzkosten von Verkehrsstaus einstellt. Alternativ dazu wird das Verhältnis zwischen anlastbaren Verkehrsstaukosten und externen Grenzkosten von Verkehrsstaus auf 0,5 angesetzt.

Der Geschwindigkeit-Fluss-Funktion werden die im Ingenieurwesen üblichen Kurven zugrunde gelegt.

Der Wert der Zeit wird auf Grundlage fachgerechter Erhebungen zur Zahlungsbereitschaft ermittelt.

**Tabelle 3: Anlastbare Verkehrsstaukosten**

Eurocent/Fahrzeugkilometer	Zeitraum A	Zeitraum B	Zeitraum C
Vorstadtstraßen	0	20	65
Andere Fernstraßen	0	2	7

*Werte in Eurocent zu Preisen des Jahres 2000.*

*Quelle: Schätzung nach „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“, Tabelle 7<sup>24</sup>.*

Zeitraum A ist ein Zeitraum außerhalb der Hauptverkehrszeiten mit konstantem Verkehrsfluss.

Zeitraum B ist ein Zeitraum innerhalb oder nahe der Hauptverkehrszeiten mit unbeständigem Verkehrsfluss.

Zeitraum C ist eine Spitzenverkehrszeit mit erzwungenem Verkehrsfluss oder Verkehrsstillstand.

Sämtliche Parameter, Daten und sonstigen Informationen, die notwendig sind, um die Berechnung der anlastbaren Verkehrsstaukosten nachvollziehen zu können, sind zu veröffentlichen.

---

<sup>24</sup>

Idem.