

Wien, am 07.08.2006

## **Die EU-„Wegekostenrichtlinien“ („über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge“)**

Am 17. Juni 1999 wurde die ursprüngliche Richtlinie (1999/62/EG) „über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge“ unter Erwägung folgender (wesentlicher) Gründe erlassen:

- Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen in den Mitgliedsstaaten durch Harmonisierung der Abgabesysteme
- Nutzung straßenschonenderer und umweltfreundlicherer Fahrzeuge sollte durch Differenzierung der Steuern und Gebühren gefördert werden, sofern eine solche Differenzierung das Funktionieren des Binnenmarkts nicht beeinträchtigt.

Der Geltungsbereich der Richtlinie erstreckt sich auf Kraftfahrzeugsteuern und für Maut- und Benutzungsgebühren die von den folgenden Fahrzeugen erhoben werden:

- Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt
- Fahrzeuge der EURO Klassen I und II

Bedingungen zur Beibehaltung/Einführung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren:

- Erhebung darf nur für die Benutzung von Autobahnen, oder anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, sowie für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erfolgen.
- Eine gleichzeitige Erhebung von Mautgebühren und Benutzungsgebühren darf auf demselben Streckenabschnitt nicht erfolgen. Bei Erhebung von Benutzungsgebühren dürfen aber auf Straßenabschnitten gleichzeitig Mautgebühren für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erhoben werden.
- Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmens oder des Ausgangs- oder Zielpunktes des Fahrzeugs führen.
- Die Erhebung der Gebühren muss so erfolgen, dass der Verkehrsfluss möglichst wenig beeinträchtigt wird
- Für die Benutzung des gesamten Straßennetzes kann auch zur Abdeckung nur eine einmalige Gebühr verlangt werden
- Die Gebühren dürfen bestimmte Höchstsätze nicht überschreiten und es muss eine Verhältnismäßigkeit zwischen Höhe der Gebühr und Benutzungsdauer gegeben sein.

- Die durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich an den Kosten für Bau, Betrieb und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren.
- Eine Differenzierung der Mautsätze kann erfolgen nach Fahrzeug-Emissionsklassen sowie Tageszeit
- Es dürfen auch Maut- und Benutzungsgebühren für die Benutzung anderer Abschnitte des primären Straßennetzes erhoben werden sofern
  - dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist
  - wenn der überwiegende Teil des Straßennetzes eines Mitgliedsstaates nicht aus einem zusammenhängenden Netz aus Autobahnen oder Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, besteht, jedoch nur auf Straßen, die für den grenzüberschreitenden und interregionalen Schwerverkehr benutzt werden, wenn das Verkehrsaufkommen und die Bevölkerungsdichte den Bau von Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen wirtschaftlich nicht rechtfertigt.
  - Sonderregelungen für Grenzgebiete dürfen erlassen werden
  - Österreich kann die Strecke zwischen Kufstein und Brenner von der Benutzungsgebühr befreien

Nicht betroffen vom Geltungsbereich der Richtlinie sind folgende Steuern und Gebühren, die nach wie vor von den Mitgliedstaaten eingehoben werden dürfen:

- Steuern oder Abgaben bei der Zulassung, bei Fahrzeugen oder Ladungen mit ungewöhnlichen Gewichten oder Abmessungen
- Parkgebühren, Benutzung von Stadtsstraßen
- Gebühren zur Entgegung von zeit- und ortsbedingten Verkehrsstauungen

Unberührt von dieser RL ist es den Mitgliedstaaten möglich, einen Prozentsatz des Betrags der Maut- oder Benutzungsgebühren dem Umweltschutz und dem ausgewogenen Ausbau der Verkehrsnetze zuzuweisen, sofern dieser Betrag nach den Kriterien der RL berechnet wird.

Die „alte“ Wegekosten-Richtlinie sollte vor dem 1. Juli 2000 umgesetzt werden.

### **RICHTLINIE 2006/38/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES VOM 17. MAI 2006 zur Änderung der RL 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge**

Diese Richtlinie stellt die Weiterentwicklung der zuvor beschriebenen Richtlinie dar. Hier einige Erwägungsgründe:

- Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedsstaaten (Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmern für die Benutzung von Verkehrswegen.).
- Anwendung des „Verursacherprinzips“, d.h. die anfallenden Kosten sollen auch tatsächlich vom Nutzer getragen werden (Stichwort Umweltkosten → „polluter pays“).
- Gebührenerhebung unter dem Aspekt der „Nachhaltigkeit“ (Entgegenwirken gegenüber Umweltverschmutzung verursacht durch Verkehr).

- Klarheit zu schaffen hinsichtlich der anrechenbaren Baukosten bei der Höhe der Mautgebühren.
- Ausweitung der staatlichen Kompetenz zur Bemaßung von Straßen, die nicht zum transeuropäischen Verkehrsnetz gehören
- Die Mautgebühren sollten auf dem Grundsatz der Anlastung von Infrastrukturkosten beruhen.
- Im Sinne der Forcierung von umweltfreundlicher Technologie sollen Nutzer, die mit umweltfreundlicheren Fahrzeugen unterwegs sind, weniger Gebühren bezahlen. (→ Differenzierung der Mautgebühren).
- Die Gebühren sollten dem Grundsatz der „Nichtdiskriminierung“ entsprechen und ihre Erhebung darf keine übermäßigen Formalitäten umfassen.

Die Bedingungen zur Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren bleiben im Wesentlichen gleich, sie werden aber auf folgende Umstände ausgeweitet:

- Wenn ein Mitgliedstaat Maut- und/oder Benutzungsgebühren nur für Teile des transeuropäischen Straßennetzes einfordert, dürfen sich daraus, aufgrund der sich ergebenden Ausnahmen für andere Straßenteile, keine Diskriminierungen für den internationalen Verkehr ergeben.
- Mitgliedstaaten dürfen auf nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörende Straßen, unter anderem auf parallel verlaufenden Straßen, auf die der Verkehr vom transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann, Mautgebühren einheben, sofern die Erhebung den internationalen Verkehr nicht diskriminiert bzw. es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Unternehmungen kommt.
- Mitgliedsstaaten können Gebühren einführen oder beibehalten, die ausschließlich für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen gelten.
- Maut- und/oder Benutzungsgebühren werden ab 2012 auf alle Fahrzeuge angewandt
- Abweichen kann ein Mitgliedstaat davon, wenn er der Meinung ist, dass die Ausweitung der Gebührenerhebung auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 12 Tonnen sich erheblich negativ auf den freien Verkehrsfluss, die Umwelt, den Lärmpegel, Staubbildungen oder die Gesundheit auswirken würde. Auch wenn Verwaltungskosten verursacht werden würden, die höher als 30 % der zusätzlichen Einnahmen sind.
- Es dürfen auf einem Streckenabschnitt nicht gleichzeitig Maut- und Benutzungsgebühren eingehoben werden (es sei denn es handelt sich um Gebühren für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen)
- Es darf weder mittelbar noch unmittelbar zu einer Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit der Verkehrsunternehmer etc. kommen.
- Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, die von der Kontrollgerätepflcht ausgenommen sind von der Verpflichtung zur Entrichtung von Maut- oder Benutzungsgebühren befreien bzw. diesen Ermäßigungen gewähren. Die Ermäßigungen dürfen maximal ein Ausmaß von 13 % der Mautgebühr betragen.
- Die Mautgebühren beruhen auf dem Grundsatz der ausschließlichen Anlastung von Infrastrukturkosten. Die Mautgebühren müssen sich ausdrücklich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren.
- Es darf aber eine Differenzierung der Mautgebühren geben (zum Zwecke der Bekämpfung von Umweltschäden, Verringerung der Verkehrsüberlastung, Minimierung von Infrastrukturschäden etc.) wenn, die Differenzierung dem

angestrebten Ziel angemessen ist, transparent ist und keine unterschiedliche Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers zur Folge hat, nicht auf die Erzielung zusätzlicher Mauteinnahmen ausgerichtet ist.

- Die Differenzierung der Mautgebühren kann nach den EURO-Emissionsklassen erfolgen und nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder der Jahreszeit erfolgen, sofern keine Mautgebühr mehr als 100 % über der billigsten Kategorie liegt oder wenn für den billigsten Zeitraum der Nulltarif gilt, und der Zuschlag für die teuerste Kategorie 50 % der normalerweise zu entrichtenden Gebühr nicht überschreitet.
- Bis spätestens 2010 müssen die Mitgliedstaaten diese Differenzierung vornehmen.
- Bis spätestens 10. Juni 2008 legt die Kommission nach Prüfung aller Optionen, einschließlich der Umwelt-, Lärm-, Stau-, und Gesundheitskosten ein allgemein anwendbares transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung aller externen Kosten vor, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden soll.
- Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 10. Juni 2008 nachzukommen.