

## Erhebung von Gebühren für Infrastrukturkosten und externe Kosten im Straßengüterverkehr

Nach der neuen Richtlinie können künftig Mauten (die Richtlinie verwendet für kilometerabhängige Mauten den Begriff „Mautgebühr“) beinhalten:

- (wie bisher) eine „**Infrastrukturgebühr**“ zur Anlastung der **Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaukosten**  
und/oder
- (neu aufgenommen) eine „**Gebühr für externe Kosten**“ zur Anlastung verkehrsbedingter **Luftverschmutzungs- und/oder Lärmkosten**.

**Externe Staukosten sind nach wie vor nicht in der Richtlinie enthalten (die Richtlinie kennt weder den Begriff Staugebühr noch den Begriff Staukosten).** Gleiches gilt für die ursprünglich angedachte Anlastung von Kosten des Klimawandels und von Unfallkosten.

Bereits bislang war es möglich, die Infrastrukturgebühr nach Euro-Emissionsklassen zu differenzieren, wobei keine Infrastrukturgebühr mehr als 100 % über der niedrigsten Gebühr für gleichwertige Fahrzeuge liegen durfte. Die Richtlinie eröffnet nun darüber hinaus die Möglichkeit, **auch u.a. zur „Stauvermeidung“** (ebenso wie zur „Minimierung von Infrastrukturschäden“, zur „Optimierung der Nutzung der betreffenden Infrastruktur“ oder „zur Förderung der Verkehrssicherheit“) die **Infrastrukturgebühr zu differenzieren**. Außerdem kann **in Bergregionen** auf Straßenabschnitten mit **akuter Verkehrsüberlastung** oder **erheblichen Umweltschäden** durch Fahrzeuge (wie bisher) ein **Aufschlag** (auch auf differenzierte Gebühren) von **15 %** erhoben werden. Dieser Aufschlag muss allerdings vollständig in Verkehrsnetze investiert werden, die diese Verkehrsüberlastungen und Umweltschäden vermindern. Werden die Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte investiert, darf der Aufschlag **25 %** betragen. Falls auf den betroffenen Abschnitten Gebühren für externe Kosten erhoben werden, dürfen diese Zuschläge künftig allerdings nur für Euro 0-, Euro I- und Euro II-, ab 2015 auch für Euro III-Fahrzeuge erhoben werden. Neu ist darüber hinaus, dass dieser Aufschlag auch auf „parallelen und unmittelbar konkurrierenden Straßenabschnitten“ erhoben werden kann.

Die den Mitgliedsstaaten vorgegebenen Höchstsätze der **Gebühren für externe Kosten** variieren nach **Straßenkategorien** und **EURO-Emissionsklassen** sowie ggf. auch nach **Tageszeiten**, sofern darin Lärmkosten (unterschiedliche Höchstsätze für Tag und Nacht) enthalten sind. Die Höhe der Gebühr soll national von einer rechtlich und finanziell vom Mautbetreiber unabhängigen Behörde festgelegt werden. Diese soll die nationalen Gebührensätze für jede Kombination von Fahrzeugklasse, Straßenkategorie und Zeitabschnitt anhand **vorgeschriebener Formeln zur**

**Berechnung der anlastbaren Kosten** von Luftverschmutzung und Lärm unter der Berücksichtigung der folgenden **Höchstbeträge** ermitteln:

Die **Gebühr für verkehrsbedingte Luftverschmutzungskosten** darf **höchstens** betragen:

für Fahrzeuge der Emissionsklasse	auf „Vorstadtstraßen“	auf „Fernstraßen“
EURO 0	16 Cent/km	12 Cent/km
EURO I	11 Cent/km	8 Cent/km
EURO II	9 Cent/km	7 Cent/km
EURO III	7 Cent/km	6 Cent/km
EURO IV	4 Cent/km	3 Cent/km
EURO V	0 Cent/km	0 Cent/km
nach dem 31.12.2013	3 Cent/km	2 Cent/km
Euro VI	0 Cent/km	0 Cent/km
nach dem 31.12.2017	2 Cent/km	1 Cent/km
besser als Euro VI	0 Cent/km	0 Cent/km

Diese Höchstwerte der Luftverschmutzungsgebühr **können in Bergregionen mit einem Faktor von bis zu 2 multipliziert werden**, sofern dies durch Straßensteigung/-gefälle, geografische Höhe und/oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist. Bei der formelmäßigen Berechnung der Luftverschmutzungskosten sollen „nur“ die Emissionen von Feinstaub, Ozonvorläuferstoffen wie Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>) und flüchtigen organischen Verbindungen berücksichtigt werden.

Die **Gebühr für verkehrsbedingte Lärmkosten** darf **höchstens** betragen:

	tags	nachts
auf „Vorstadtstraßen“	1,10 Cent/km	2,00 Cent/km
auf „Fernstraßen“	0,20 Cent/km	0,30 Cent/km

Diese Höchstwerte der Lärmgebühr **dürfen in Bergregionen mit einem Faktor ebenfalls von höchstens 2 multipliziert werden**, wenn dies durch Straßensteigung/-gefälle, Temperaturinversionen und/oder Amphitheatereffekt von Tälern gerechtfertigt ist.

**Differenzierung der Infrastrukturgebühr zur Stauvermeidung:**

Die Infrastrukturgebühr darf zur Stauvermeidung unter bestimmten Voraussetzungen differenziert werden. Zu diesen Voraussetzungen zählt u.a.:

- Keine Infrastrukturgebühr darf **mehr als 175 %** „über dem Höchstwert der gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühr“ liegen. Diese „durchschnittliche Infrastrukturgebühr“ hat sich, wie bislang, an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes zu orientieren. Aus BGL-Sicht ist diese 175 %-Vorgabe nicht eindeutig (siehe Anlagen). Wir erinnern auch daran, dass über die BGL-Klage gegen eine in Deutschland überhöhte Maut nach wie vor nicht entschieden ist.
- Diese Differenzierung darf nicht auf die Erzielung zusätzlicher Mauteinnahmen ausgerichtet sein; sie soll ausschließlich der Verkehrslenkung dienen. Sie muss daher ertragsneutral gestaltet und angewandt werden. Um dies zu gewährleisten, müssen Verkehrsteilnehmer, die **den betreffenden Straßenabschnitt außerhalb der Hauptverkehrszeiten nutzen**, einen deutlich unter der durchschnittlichen Infrastrukturgebühr liegenden Mautsatz entrichten.
- Die Hauptverkehrszeiten, in denen zur Stauvermeidung die höheren Infrastrukturgebühren erhoben werden, dürfen **5 Stunden pro Tag** nicht überschreiten.

Mitgliedsstaaten, die eine solche Differenzierung einführen, haben dies der Kommission mitzuteilen. Aus diesen Informationen hat die Kommission eine regelmäßig zu aktualisierende Liste zu erstellen, aus der sich die differenzierten Mautsätze und relevanten Zeiträume ergeben.

### **Zweckbindung der Einnahmen**

Regelrecht „weichgespült“ gegenüber den Vorentwürfen wurden die Vorgaben zur Verwendung **der Einnahmen aus der Infrastrukturgebühr** und der **Gebühr für externe Kosten**. So verweist die Richtlinie darauf, dass die **Mitgliedsstaaten selbst über die Verwendung der Gebühreneinnahmen entscheiden**. Immerhin gibt die Richtlinie (zumindest in der vorläufigen Textversion) vor, dass die Gebühren, um den Ausbau des Verkehrsnetzes als Ganzes sicherzustellen, „zugunsten des Verkehrssektors und zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems“ zu verwenden sind. Insbesondere **„sollten die Einnahmen aus den Gebühren für externe Kosten dazu verwendet werden, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten“**. Zu einer solchen „nachhaltigeren Gestaltung“ zählt die Richtlinie u.a. die „Entwicklung alternativer Infrastrukturen“ (also den Ausbau der Schiene), aber auch die „Unterstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ und die „Bereitstellung sicherer Parkplätze“.

Wie unverbindlich (und wohl auch unkontrollierbar) diese „Zweckbindung“ ist, zeigt die Abschlussformulierung. Demnach „wird davon ausgegangen, dass die Mitgliedsstaaten diesen Absatz (also die „empfohlene“ Verwendung der Mittel) anwenden, wenn sie „steuerliche oder finanzielle Unterstützungsmaßnahmen“ eingeführt haben und durchführen mit denen „eine **finanzielle Unterstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes** gewährt wird und die einen Gegenwert von **mindestens 15 % der Einnahmen** aus den Infrastrukturgebühren und aus den Gebühren für externe Kosten in jedem Mitgliedsstaat haben.“

### **Anwendungsbereich künftig ab 3,5 t, allerdings nicht zwingend**

Eine **Ausdehnung** des Anwendungsbereichs der geltenden Gebühren-Richtlinie über das transeuropäische Straßennetz hinaus **auf alle Straßen**, wie dies ursprünglich vorgesehen war, gibt es nicht. Auch dürfen wie bisher Maut- und Benutzungsgebühren nicht gleichzeitig für ein und denselben Straßenabschnitt erhoben werden, ausgenommen bei Brücken, Tunneln und Gebirgspässen. Eine Ausweitung der Gebührenpflicht über Autobahnen hinaus auf weitere Straßen muss nach wie vor gerechtfertigt werden mit der Abwendung von Ausweichverkehren oder mit schädlichen Wirkungen für Klima und Verkehrssicherheit.

Die Richtlinie gilt künftig allerdings grundsätzlich für alle Fahrzeuge, deren **zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t** beträgt. Jedoch kann ein Mitgliedsstaat Gebühren auch nur für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t erheben, wenn der Mitgliedsstaat z.B. der Auffassung ist, dass sich eine solche Ausweitung „erheblich negativ auf den freien Verkehrsfluss, die Umwelt, den Lärmpegel, Staubbildungen oder die Gesundheit auswirken würde“ oder die damit verbundenen Verwaltungskosten „mehr als 30 % der zusätzlichen Einnahmen verursachen würden.“ Die Richtlinie gibt noch nicht einmal vor, dass diese Begründung auch nachgeprüft werden soll. Es heißt lediglich, dass Mitgliedsstaaten, die erst ab 12 t Gebühren erheben, die Kommission „über ihren Beschluss und die Gründe dafür“ zu unterrichten haben.

### **Keine Einbeziehung anderer Verkehrsträger in die Anlastung externer Kosten/Kein Hinweis mehr auf Anlastung externer Kosten im Straßenverkehr durch bereits erhobene verkehrsspezifische Abgaben**

Die Richtlinie enthält nach wie vor keine Vorgaben zur **Anlastung externer Kosten für andere Verkehrsträger**. In den Erwägungsgründen heißt es lediglich, dass „für manche Verkehrsträger“ bereits mit der Internalisierung externer Kosten begonnen wurde. Dies könnte als Hinweis auf die Gestaltung von Trassenpreisen im Schienenverkehr verstanden werden. Zwar müsse der Prozess der Internalisierung externer Kosten „unter Anwendung gemeinsamer Grundsätze vorangebracht werden“, dabei sei aber „der Besonderheit jedes Verkehrsträgers Rechnung zu tragen“. Auch enthält die Richtlinie keinerlei Hinweis mehr, dass der **Straßen(güter)verkehr durch verkehrsspezifische Abgaben**, die über die Infrastrukturkostendeckung hinausgehen, **bereits heute für externe Kosten aufkommt**. Damit distanziert sich Brüssel weiterhin nachhaltig von einer Gleichbehandlung der Verkehrsträger.