

CER FACT SHEET

SEPTEMBER 2008

EXTERNE VERKEHRSKOSTEN UND DIE REVISION DER EUROVIGNETTEN-RICHTLINIE



Es besteht klarer Handlungsbedarf:

- Die derzeit geltende Eurovignetten-Richtlinie macht den Straßenverkehr zur einzigen Verkehrsart, für die die Internalisierung externer Kosten nicht zulässig ist, während die Richtlinie 2001/14 dies für den Bahnverkehr zulässt! ¹
- Straßen- und Seeverkehr sind die einzigsten beiden Verkehrsarten, die nicht am Emissionshandelssystem (ETS) teilnehmen. Fluglinien werden ab 2011-2012 abgedeckt, während Eisenbahnen, bei denen 80% des Gesamtverkehrs elektrobetrieben ist, schon heute mittels der vollen Einbeziehung des Stromerzeugungssektors am ETS teilnehmen.

1. Artikel 7 sieht vor: „Das Wegeentgelt kann geändert werden, um den Kosten von umweltbezogenen Auswirkungen aufgrund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen“.

1. WAS SIND „EXTERNE KOSTEN“?

- Externe Kosten sind die Kosten der negativen Auswirkungen des Verkehrs, die nicht durch die Verkehrsbenutzer selbst bezahlt werden (z.B. Umweltverschmutzung).
- Sie sind **reelle Kosten für die Gesellschaft** (z.B. für Zahler von Gesundheitskosten und Versicherungsprämien, für Steuerzahler, für Unternehmen, die Produktivität verlieren). Die Frage ist: Wer soll diese Kosten bezahlen?

Tabelle 1 – Hauptkategorien externer Kosten und wer sie heute bezahlt:

KOSTEN-KATEGORIEN	Kostenträger	
	Nutzer	Nicht-Nutzer
Klimawandel (CO₂-Emissionen) • Katastrophen • Reduzierte Ernte	Nutzer zahlen nicht	<ul style="list-style-type: none"> • Versicherer (Beitragszahler) • Öffentliche Behörden (Steuerzahler) • Einzelpersonen • Künftige Generationen
Luftverschmutzung • Gesundheit von Menschen • Gesundheit von Tieren	Nutzer zahlen nicht	<ul style="list-style-type: none"> • Krankenversicherungen (Beitragszahler) • Öffentliche Behörden (Steuerzahler) • Einzelpersonen
Unfälle • Personenschäden • Sachschäden	Teilweise, durch Versicherungen	<ul style="list-style-type: none"> • Krankenversicherer (Beitragszahler) • Öffentliche Behörden (Steuerzahler) • Einzelpersonen
Stau • Produktivitätsverlust • Menschlicher Stress	Teilweise, durch Produktivitätsverluste	<ul style="list-style-type: none"> • Unternehmen • Einzelpersonen • Krankenversicherungen
Lärm • Menschlicher Stress	Benutzer bezahlen nicht	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelpersonen • Krankenversicherungen

2. IST ES MÖGLICH, EXTERNE KOSTEN ZU MESSEN?

Das von der Europäischen Kommission veröffentlichte IMPACT Handbuch gibt an: „Es besteht ein Konsens auf wissenschaftlicher Ebene, dass externe Verkehrskosten mittels optimaler Praktiken gemessen werden können und dass allgemeine Zahlen für die politische Nutzung bereit stehen.“ Darüber hinaus wird festgehalten, dass zusätzliche Entscheidungen von den Entscheidungsträgern getroffen werden müssen².

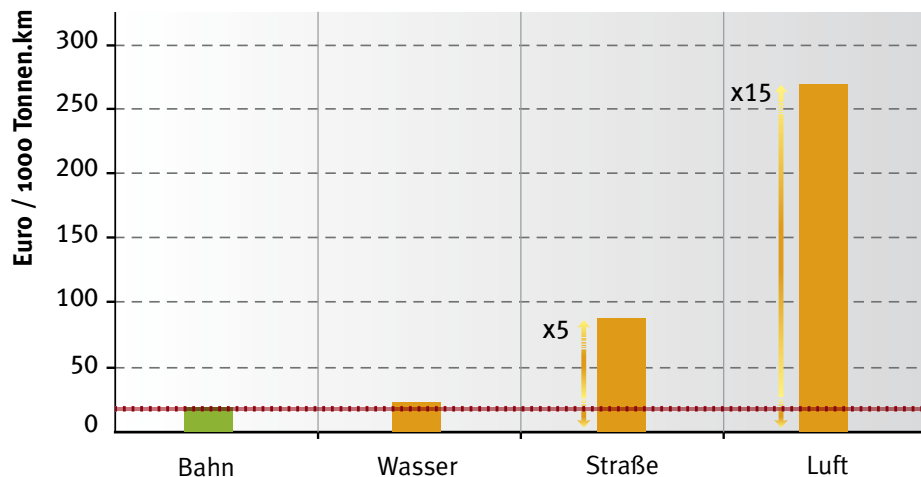
Zum Beispiel können die Kosten des Klimawandels durch Einschätzung der durch CO₂-Emissionen verursachten Schäden ermittelt werden.

2. CE Delft (2007), Handbook on estimation of external costs in the transport sector, S.13 http://ec.europa.eu/transport/costs/index_en.htm

3. DIE GRÖSSENORDNUNG EXTERNER KOSTEN IM GÜTERVERKEHR

Alle Untersuchungen externer Verkehrskosten zeigen den großen Einfluss des Straßenverkehrs auf die Umwelt. Abbildung 1 zeigt die Hauptergebnisse der INFRAS/IWW-Studie im Hinblick auf durchschnittliche externe Kosten für verschiedene Güterverkehrsarten in den EU 15-Mitgliedsstaaten plus Norwegen und die Schweiz. Verglichen mit dem Schienengüterverkehr verursacht der Straßengüterverkehr **5 mal mehr** externe Kosten pro Tonnen-Kilometer!

Abbildung 1: Durchschnittliche externe Kosten für Verkehrsarten im Jahr 2000 (ohne Verkehrsstörungen)



Quelle: INFRAS/IWW (2004)

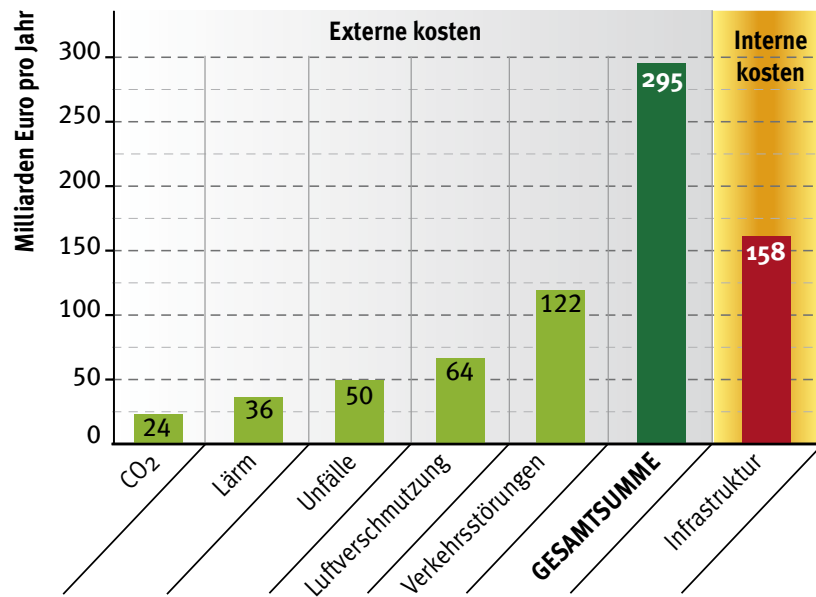


Im Allgemeinen besitzen die einzelnen Verkehrsträger folgenden Anteil an den **gesamten externen Kosten** des Güterverkehrssektors;

- **Schwerlastkraftwagen 25%**
- **Leichte Lastkraftwagen 9 %**
- **Bahngüterverkehr 1%**

Interessante Fakten bergen zudem die (konservativen) Schätzungen der UNITE-Studie (2003). Wie in Abbildung 2 dargestellt, erweisen sich die externen Kosten nicht nur höher als die Kosten für Straßeninfrastruktur, sondern sie stellen nahezu 3% aller in der EU produzierten Güter dar (GDP).

Abbildung 2: Kosten des Straßenverkehrs in Europa (in Milliarden Euro)³



Quelle: Schätzung für das Jahr 2006 auf Basis der UNITE-Studie

Dies bedeutet, dass für das Jahr 2006 die gesamten externen Kosten des Straßenverkehrs in Europa jährlich nahezu 300 Milliarden € betragen!

Dies ist ungefähr das BIP eines Landes wie Schweden.

4. DIE AKTUELLE EUROVIGNETTEN-RICHTLINIE (2006/38 IN DER GEÄNDERTEN FASSUNG DER RICHTLINIE 1999/62)

Zielsetzung:

- Die Richtlinie **legt die Regeln fest**, die Mitgliedsstaaten einhalten müssen, FALLS sie eine Straßengebühr einführen möchten (entweder „Nutzungsgebühren“ oder „Mautgebühren“).
- Sie **verpflichtet** Mitgliedsstaaten **NICHT**, eine Straßengebühr für Schwerfahrzeuge einzuführen.

Geltungsbereich:

- Sie gilt für Schwerfahrzeuge mit einem maximal zulässigen Gewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf Straßen, die zum transeuropäischen Straßennetz gehören.
- Ab 2012 müssen Mitgliedsstaaten, die Benutzungsgebühren oder Mautgebühren verlangen, alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen einschließen.

Maximale Obergrenze:

- Die Einnahmen aus den Benutzungs- oder Mautgebühren **dürfen die Infrastrukturkosten NICHT überschreiten** (außer in sensiblen Bereichen)⁴.

Verwendung der Einnahmen:

- Die Entscheidung über die Verwendung der Einnahmen bleibt den Mitgliedsstaaten überlassen.

3. Quelle: UNITE (2003)-Studie, Darstellung der Kosten als Prozentsatz des BIP - Zahlen 1998. Informationen an 2006-Zahlen angepasst. Gemäß Eurostat betrug das BIP für die EU 15 im Jahr 2006 € 10.855 Milliarden (in Marktpreisen).

4. Nach Artikel 11 der Richtlinie können in Ausnahmefällen in gebirgigen Gegenden eine Erhöhung von max. 25% der gewichteten durchschnittlichen Gebühr stattfinden.



5. ARGUMENTE FÜR WEITERE ÜBERARBEITUNGEN:

- Gemäß dem Handbuch der Kommission „zeigt die Beweislage, dass Straßenverkehr den weitaus **größten Anteil an den gesamten externen** Verkehrskosten hat“⁵ - eine Position, die von allen wissenschaftlichen Studien geteilt wird⁶.
- Der OECD-Umweltausblick bis 2030 unterstreicht deutlich die Notwendigkeit einer Internalisierung: *„Die Verkehrspreise spiegeln selten ihre vollen sozialen und umweltbezogenen Kosten wider, was zu einem übermäßigen Gebrauch und nicht optimalen Entscheidungen bezüglich der zu verwendenden Verkehrsart führt. Die Verkehrspreise sollten die Kosten der Umweltschädigung und gesundheitlichen Auswirkungen vollständig reflektieren.“*
- **Die allgemeine Öffentlichkeit und Verbände befürworten die Internalisierung.**
 Von den 469 Antworten, die im Rahmen einer von der Kommission im Jahr 2007 durchgeführten Internetbefragung eingegangen sind, unterstützen 81% der Befragten eine Internalisierung⁷.

Die unausgewogene Situation, die durch die derzeitige Eurovignetten-Richtlinie verursacht wird, bedeutet: 1) Die Preise spiegeln nicht die tatsächlichen Kosten wider und 2) das Verursacherprinzip („polluter pays“) gilt nicht für den am wenigsten umweltfreundlichen Verkehrsträger. Der Wettbewerb wird daher zugunsten desjenigen Verkehrsträgers verzerrt, der die Umwelt am meisten schädigt. Die Internalisierung der externen Straßenkosten ist ein notwendiger Schritt für die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsarten.

5. CE Delft (2007), Handbook on estimation of external costs in the transport sector, S.8
6. Unter anderem UNITE (2003) und INFRAS/IWW (2004)
7. Unter anderem UNITE (2003) und INFRAS/IWW (2004) Internet-Befragung der Kommission über die Internalisierung externer Kosten, Dezember 2007; 70% der Antworten stammten von Bürgern und 30% von Verbände.
8. 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, COM (2008) 436 final.

6. DIE VON DER KOMMISSION VORGESCHLAGENE ÜBERARBEITUNG

Im Juli 2008 hat die Europäische Kommission im Rahmen des Pakets zur Ökologisierung des Verkehrs einen Vorschlag zur Überarbeitung der geltenden Richtlinie angenommen⁸.

- Mitgliedsstaaten wird es erlaubt, Schwerlasttransporten die externen Kosten für lokal Luftverschmutzung, Lärm und Verkehrsstörungen zu berechnen. CO2 Emissionen und Unfallkosten, die nicht durch Versicherungen abgedeckt sind, sind nicht berücksichtigt. Die Abgaben sind zudem nach oben begrenzt.
- Die Reichweite wird auf alle Land- und Zufahrtsstraßen ausgeweitet.
- Einnahmen werden zweckgebunden, um die Entwicklung nachhaltiger Mobilität zu fördern.

Der Eisenbahnsektor (inklusive den Dachorganisationen CER, EIM und UNIFE)

- begrüßt die Initiative der Kommission, die den wichtigen Grundsatz der Internalisierung von externen Kosten einführt, mit positiven Auswirkungen für die Umwelt und die europäische Wirtschaft.
- findet es unverstündlich, CO2 Emissionen und Unfallkosten in einem nichtbindenden System nicht zu berücksichtigen.
- betont, dass die Abgaben in naher Zukunft verpflichtend werden sollten, versteht aber, dass dies derzeit nicht realistisch ist.
- appelliert an das Europäische Parlament und den Ministerrat, noch vor dem Ende der laufenden Legislaturperiode eine Einigung zu erzielen, um weitere Verzögerungen zu vermeiden.



COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAY AND INFRASTRUCTURE COMPANIES - COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU RAIL ET DES COMPAGNIES D'INFRASTRUCTURE - GEMEINSCHAFT DER EUROPÄISCHEN BAHNEN UND INFRASTRUKTURGESELLSCHAFTEN

