



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

**zum gegenwärtigen Stand der Diskussionen über die Änderung der
so genannten „Eurovignetten“-Richtlinie (RL 1999/62/EG)**

Frankfurt am Main, den 19. März 2019

Das Europäische Parlament hat am 25. Oktober 2018 seinen Standpunkt in 1. Lesung zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge verabschiedet.

Die rumänische Präsidentschaft nimmt derzeit die Arbeiten zum Vorschlag der EU-Kommission KOM (2017) 275 mit dem Ziel der Verabschiedung eines Fortschrittsberichts im Juni 2019 wieder auf.

Bereits in der Vergangenheit hat der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. bei der Bewertung von Änderungen der EU-Wegekostenrichtlinie stets folgende Grundüberzeugungen vertreten:

1. Der BGL hat stets unterstrichen, dass das deutsche Transportgewerbe bereit ist, für die durch seine Fahrzeuge verursachten Kosten aufzukommen, sowohl in Bezug auf die Infrastruktur als auch für externe Kosten. Allerdings muss sichergestellt werden, dass die Wegekosten ebenso wie die externen Kosten durch Anwendung einer vergleichbaren Methodik für alle Verkehrsträger berechnet und allen Verkehrsträgern angelastet werden.
2. Darüber hinaus hat der BGL eine überzeugende Lösung zur Frage der Mittelbindung eingefordert. Abgaben, die die Unternehmen im Straßengüterverkehr zahlen, müssen direkt in Ausgaben für den Erhalt oder Ausbau der Straßeninfrastruktur oder zur Minderung von externen Kosten zurückfließen.

I. Vorschlag der Europäischen Kommission KOM (2017) 275

1. Anwendungsbereich: Die Verordnung soll künftig für alle Fahrzeuge gelten, einschließlich von Fahrzeugen unterhalb der 3,5-t-Schwelle (schwere und leichte Lkw, Pkw, Kleinbusse, Kleintransporter und Kraftomnibusse).
2. Benutzungsgebühren: Abschaffung der Erhebung von zeitbezogenen Benutzungsgebühren (zeitabhängige Eurovignette) für Lkw ab 3,5 t ab 2024, für Pkw ab 2028. Ab 2018 dürfen keine neuen (zeitabhängigen) Benutzungsgebühren mehr eingeführt werden.
3. Externe Kosten (1): Anstelle der bisherigen jeweiligen Höchstwerte für Lärmbelastung und Umweltverschmutzung soll ein gemeinsamer Bezugswert für beide externen Kostenbestandteile (Lärm, Luftverschmutzung) eingeführt

werden, und zwar in Abhängigkeit von Tonnage, Anzahl der Achsen und EURO-Klassen. Beispiel: 40 t schweres Fahrzeug, 5 Achsen, EURO VI: 1,0 €/km („außerstädtisch“) bis zu 3,6 €/km („Vorstadt“); EURO V: 4,7 €/km („außerstädtisch“) bis zu 9,8 €/km („Vorstadt“).

4. Externe Kosten (2): Wenn ein Mitgliedsstaat höhere Kosten als die Bezugswerte anlasten möchte, müssten diese nachgewiesen werden.
5. Externe Kosten (3): Ab 2021 müssten die Mitgliedsstaaten externe Kosten, allerdings nur für schwere Nutzfahrzeuge, auf den am höchsten belasteten Abschnitten des Netzes erheben.
6. Aufschläge: Auf Straßenabschnitten, die regelmäßig von Staus betroffen sind oder besonderen Umweltschäden ausgesetzt sind, könnte ein Mitgliedstaat Aufschläge von 15 % bzw. 25 % erheben. Diese würden bis spätestens 2023 mit den externen Kosten verrechnet.
7. Staukosten (1): Anlastung von Staukosten: auf Abschnitten mit regelmäßigen Stausituationen und zu Zeiträumen mit Stausituationen. Maximale Höhe für „leichte Nutzfahrzeuge“:
 - Autobahnen: 67 €/km („städtisch“) bzw. 34 €/km („nicht-städtisch“)
 - Hauptverkehrsstraßen: 198 €/km („städtisch“), 66 €/km („nicht-städtisch“)Für Sattelkraftfahrzeuge werden diese Werte mit dem Faktor 2,9 multipliziert. Eine Notifizierung bei der EU-Kommission wäre notwendig. Mitgliedsstaaten können entscheiden, einen Prozentsatz dieser Werte zu erheben.
8. Staukosten (2): Lastet ein Mitgliedsstaat Staukosten an, müssen diese für alle Fahrzeuge erhoben werden. Die bisherige Neutralität für Staukosten in Bezug auf die Gesamtsumme aller Mauteinnahmen wird nach 2021 abgeschafft. Dies bedeutet, dass Staukosten als zusätzliches Abgabenelement neben den reinen Infrastrukturkosten akzeptiert werden. Angesichts der Höhe der nach 2021 zulässigen Staukosten, die ein Vielfaches der Infrastrukturkosten betragen sollen, würden über diesen Vorschlag in willkürlichem Ausmaß dirigistische Preise für die Infrastrukturnutzung erhoben, die prohibitiv wirken können. Die letztlich vom Transportkunden zu bezahlenden Preise für die Infrastrukturnutzung würden in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Nutzung der Straßeninfrastruktur variieren, was zu unübersehbaren Konflikten zwischen Verladervorgaben für eine zeitgerechte Anlieferung und der Fahrzeug-/Fahrerdisposition des Transportunternehmers zu einem „bezahlbaren“ Preis führen wird.

9. Staukosten (3): Einnahmen aus Staugebühren müssten verwendet werden für: ÖPNV, Beseitigung von Engpässen (TEN), Aufbau alternativer Infrastrukturen
10. Euro-Klassen: Bis 31.12.2021: Differenzierung nach EURO-Klassen
11. CO2-Differenzierung: Voraussichtlich ab dem 1.1.2022 erfolgt die Mauterhebung in Abhängigkeit von CO2- Emissionen.
12. Mautgebühren: Reduzierung der Mautgebühren um 75% für 0- Emissionsfahrzeuge.
13. Berichtspflicht: Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, Bericht über Maut- und Benutzungsgebühren mit Angaben über Verwendung der Einnahmen und Qualität der Straßen zu veröffentlichen.

Bewertung BGL

1. Trotz Aufforderung des Europäischen Parlaments hat die EU-Kommission weiterhin die externen Kosten nicht für alle Verkehrsträger berechnet und nicht in ein alle Verkehrsträger umfassendes Konzept eingebunden. Stattdessen würde der Straßengüterverkehr einseitig und willkürlich gegenüber anderen Verkehrsnutzern, von denen in der Gesamtheit höhere externe Kosten und Staueffekte ausgehen, über die Anlastung externer Kosten diskriminiert.
2. Schwere Nutzfahrzeuge würden gegenüber anderen Fahrzeugen nicht nur willkürlich und einseitig belastet; für sie würde außerdem ein verbindlicher Einführungsstermin (ab 2021) auf bestimmten Strecken vorgegeben. Neben den exorbitanten Belastungsmöglichkeiten einer Nutzergruppe ergeben sich daraus Instrumente für eine marktfremde, planwirtschaftliche Ressourcensteuerung. Derartige Eingriffe verfälschen den Wettbewerb in nicht akzeptabler Weise und setzen die Soziale Marktwirtschaft im Verkehr außer Kraft und sind deshalb abzulehnen.
3. Der Vorschlag sieht keine obligatorische Mittelbindung für Einnahmen aus Infrastrukturgebühren und für externe Kosten (Lärm, Umwelt) vor. Es existiert lediglich eine Berichtspflicht der Mitgliedstaaten an die EU-Kommission. Der BGL spricht sich für eine solche Mittelbindung aus.
4. Staukosten würden angelastet, obwohl diese gar keine externen Kosten sind sondern von den Nutzern, auch von den Lkw-Betreibern, bereits getragen werden. Die Gebühren sollen bis zu exorbitanten € 6 /km (städtische

Hauptverkehrsstraßen: 1,98 € x 2,9= 5,74 €) betragen. Staugebühren könnten gemäß Kommissionsvorschlag in den Aufbau alternativer Infrastrukturen fließen. Der BGL fordert demgegenüber eine Einhaltung des Konzepts „Straße finanziert Straße“. Die von der Kommission ins Spiel gebrachte Finanzierung alternativer Infrastrukturen und des ÖPNV kann in diesem Zusammenhang angesichts der real existierenden Straßenengpässe nicht überzeugen. Bau und Betrieb des ÖPNV zählen zu den gesamtgesellschaftlichen Aufgaben des Staates, die keineswegs nur den Straßennutzern oder gar nur dem schweren Nutzfahrzeug anzulasten sind. Eine derartige „Vision“ widerspricht dem verfassungsrechtlich gebotenen Gleichheitsgrundsatz. Auch wenn der Finanzbedarf für diese wichtige staatliche Aufgabe anzuerkennen ist, dürfen die Lasten nicht auf eine willkürlich abgegrenzte Nutzergruppe verlagert werden. Gesamtgesellschaftliche Aufgaben sind durch Steuern zu finanzieren. In diesem Zusammenhang ist auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zum „Kohlepfennig“ hinzuweisen.

5. Die Ermittlung der vorgegebenen Mindest- und Höchstsätze sowie der Bezugswerte sind nicht transparent und nachvollziehbar. Dies kann willkürliche und prohibitive Belastungen für den Straßengüterverkehr zur Folge haben.

II. Vorschlag der Europäischen Kommission KOM (2017) 276

Kfz-Steuer: Der Vorschlag würde den Mitgliedstaaten die schrittweise Absenkung der Mindestsätze der Kfz-Steuer auf 0 EUR/Jahr für schwere Nutzfahrzeuge erlauben.

Bewertung BGL

Die schrittweise Absenkung der Mindestsätze der Kfz-Steuer auf 0 EUR/Jahr nimmt den Mitgliedstaaten den Spielraum, bestehende und bewährte klimawirksame Anreizfaktoren, u.a. die Steuerung des Modernitätsgrads des zum Einsatz kommenden Fuhrparks, mittels der erhobenen Kfz-Steuer zu nutzen.

Darüber hinaus birgt der Vorschlag die Gefahr einer weiteren Verzerrung der Wettbewerbssituation im europäischen Straßengütergewerbe, da nicht alle Mitgliedsstaaten von der Option zur Senkung der Kfz-Steuer oder gar Abschaffung (Steuersatz = 0) der Kfz-Steuer Gebrauch machen könnten. Nach der Liberalisierung des EU-Verkehrsmarktes war es ein langer Weg, bis über die Erhebung von Mindestsätzen bei der Kfz-Steuer eine Harmonisierung dieser fiskalischen Abgabe durchgesetzt werden konnte. Diesen Harmonisierungserfolg würde eine Umsetzung des Kommissionsvorschlags zunichtemachen. Von dem (nie über alle verkehrsspezifischen Abgaben erfüllten) Versprechen der Europäischen Union faire

Wettbewerbsbedingungen im EU-Güterkraftverkehr zu sorgen, würde sich die Politik weiter entfernen.

III. Forderungen des BGL

1. **Gleichbehandlung aller Verkehrsträger:** Externe Kosten müssen entsprechend einer vergleichbaren Methodik allen Verkehrsträgern angelastet werden.
2. **Mittelbindung:** Einnahmen aus Infrastrukturabgaben und der Anlastung externer Kosten müssen zum Erhalt/Ausbau der Infrastruktur und zur Minderung von externen Kosten investiert werden („Straße finanziert Straße“)
3. **Staukosten:** sind keine externen Kosten und dürfen folglich dem Lkw nicht angelastet werden
4. **Anwendungsbereich:** Der BGL begrüßt die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie, da damit Wettbewerbsverzerrungen reduziert werden.
5. **Kfz-Steuer:** Ablehnung der Absenkung/Abschaffung der Mindestsätze für die Kfz-Steuer, um neue fiskalische Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern..