

Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

## **Bestimmungen und Möglichkeiten der geänderten Richtlinie**

### **Zusammenfassung**

Richtlinie:

[http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2006/l_157/l_15720060609de00080023.pdf)

[lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2006/l\\_157/l\\_15720060609de00080023.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2006/l_157/l_15720060609de00080023.pdf)

Übersetzung der Zusammenfassung von ‚A price worth paying‘, A guide to the new EU rules for road tolls for lorries, T&E-Publikation 06/1

<http://www.transportenvironment.org/Article208.html>

## ZUSAMMENFASSUNG: BESTIMMUNGEN UND MÖGLICHKEITEN DER RICHTLINIE

### Grundlegende Bestimmungen der geänderten Eurovignette-Richtlinie auf einen Blick

- 1) **Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten NICHT, Road Pricing für Lastwagen einzuführen.** Die Mitgliedstaaten können frei entscheiden, ob sie für Lastwagen so genannte «Benutzungsgebühren» (zeitabhängige Gebühren in Form von Aufklebern und Vignetten) oder «Mautgebühren» (distanzabhängige Gebühren) oder gar keine Gebühren erheben wollen.
- 2) **Die Richtlinie enthält Bestimmungen für Mitgliedstaaten, die Maut- oder Benutzungsgebühren für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und auf Strassen, die zum transeuropäischen Strassennetz (TEN-R) gehören, bereits eingeführt haben oder einführen wollen.**  
(Siehe [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005\\_ten\\_t\\_de.pdf](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_de.pdf).)
- 3) Die Richtlinie überlässt es den **Mitgliedstaaten, ob sie ausserhalb des Anwendungsbereichs der Richtlinie Road Pricing einführen wollen. Das Erheben von Gebühren für andere Fahrzeuge (Autos und Lieferwagen) sowie das Erheben von Gebühren auf "anderen" (nicht zum europäischen Strassennetz gehörenden) Strassen untersteht daher nicht den Bestimmungen dieser Richtlinie.** Für solche Systeme gelten nur die allgemeinen Bestimmungen des Vertrags über die Europäische Union<sup>1</sup> – insbesondere die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismässigkeit. Nichtdiskriminierung bedeutet, dass keinem Benutzer aus einem EU-Mitgliedstaat nur aufgrund seiner Herkunft eine andere Gebühr auferlegt werden darf. Verhältnismässigkeit bedeutet, dass die Auswirkung einer Massnahme auf den Binnenmarkt, insbesondere auf den freien Güterverkehr, dem Ziel, das mit der Umsetzung der Massnahme verfolgt wird, entsprechen sollte.
- 4) **Die Einnahmen aus den Benutzungs- und Mautgebühren dürfen die Infrastrukturkosten – abgesehen von gewissen wichtigen Ausnahmen – nicht übersteigen.** Die so genannte "*gewogene durchschnittliche Gebühr*" (Gesamteinnahmen dividiert durch die insgesamt gefahrenen Fahrzeugkilometer) darf im Prinzip die Baukosten und die Kosten für den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau des Netzes, d. h. des Netzes, auf dem Mautgebühren erhoben werden, nicht übersteigen. Doch gibt es wichtige Ausnahmen – siehe Möglichkeiten 2 und 5 auf der nächsten Seite.

<sup>1</sup> Konsolidierte Fassung des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, ABl. 325/33, 24.12.2002.

**Unterschiede zwischen aktueller Richtlinie 2006/38/EG und vorheriger Richtlinie 1999/62/EG**

Anwendung auf / für:	geltende Bestimmungen unter dem	
	alten System	neuen System
<b>Autobahnen</b>	Richtlinie 99/62	Richtlinie 2006/38 (falls Autobahnen zum TEN-R gehören) oder Subsidiaritätsprinzip (falls sie nicht zum TEN-R gehören)
<b>TEN-Strassen (TEN-R)</b>	Richtlinie 99/62 (falls Autobahnen) oder keine Gebühren erlaubt (falls keine Autobahnen)	Richtlinie 2006/38
<b>Parallelstrassen</b>	Unter eingeschränkten Bedingungen unter 99/62 erlaubt	Subsidiaritätsprinzip / Vertrag
<b>Andere Strassen</b>	nicht erlaubt	Subsidiaritätsprinzip / Vertrag
<b>Städtische Gebiete</b>	Subsidiaritätsprinzip / Vertrag	Subsidiaritätsprinzip / Vertrag
<b>Schwere Lastwagen &gt; 12 Tonnen</b>	Richtlinie 99/62	Richtlinie 2006/38
<b>Lastwagen &gt; 3.5 Tonnen und &lt; 12 Tonnen</b>	Subsidiaritätsprinzip / Vertrag	Richtlinie 2006/38
<b>Autos und Lieferwagen &lt; 3.5 Tonnen</b>	Subsidiaritätsprinzip / Vertrag	Subsidiaritätsprinzip / Vertrag

## Möglichkeiten der geänderten Eurovignette-Richtlinie auf einen Blick

1) **Sie bietet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, auf dem gesamten Strassenetz Benutzungs- und Mautgebühren zu erheben.** Mit der alten Richtlinie war den Mitgliedstaaten das Erheben von Gebühren nur auf Autobahnen erlaubt. Die neue Richtlinie enthält Bestimmungen betreffend Benutzungs- und Mautgebühren für Fahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen auf dem TEN-R-Netz. Hinsichtlich Gebühren auf anderen Strassen und für andere Fahrzeuge (Autos und Lieferwagen) sind die allgemeinen Bestimmungen des Vertrags, d. h. die Nichtdiskriminierung und die Verhältnismässigkeit, anwendbar.

2) **Sie bietet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, zusätzlich zur gewogenen durchschnittlichen Gebühr «Gebühren» zur Bekämpfung von Stau und Verschmutzung zu verlangen.** Artikel 9 erlaubt es den Mitgliedstaaten, zusätzliche so genannte Lenkungsabgaben zu erheben, die speziell dafür verwendet werden, um zeit- und ortsbedingte Verkehrsstauungen der Umweltauswirkungen, zum Beispiel in städtischen Gebieten, zu bekämpfen. Diese Gebühren können zusätzlich zur «gewogenen durchschnittlichen Gebühr» verlangt werden. Diese zusätzlichen Gebühren müssen nur den Bestimmungen des Vertrags, d. h. den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismässigkeit, entsprechen. In der Richtlinie wird nicht näher bezeichnet, was mit «zeit- und ortsbedingt» oder «Umweltauswirkungen» gemeint ist.

3) **Sie bietet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Gebühren auf der Grundlage 1) des Wochentags und der Tageszeit zu differenzieren, und verpflichtet die Mitgliedstaaten sogar dazu, ab 2010 die Gebühren auf der Grundlage 2) der Euro-Emissionsklassen oder der PM-/NOx-Emissionen zu differenzieren.** Die maximale Differenzierung zwischen der höchsten und der tiefsten Gebühr beträgt für jeden dieser beiden Faktoren 100 %; die Differenzierungen können addiert werden. Beispiel: Die Gebühr für einen 40-t-Lastwagen der Klasse Euro 0, der an einem Dienstag während der Stosszeit fährt, zahlt möglicherweise viermal die Gebühr eines 40-Töners der Klasse Euro 5 an einem Sonntagabend. Ab 2010 müssen die Mitgliedstaaten die Mautgebühren im Prinzip gemäss dem Ziel der Richtlinie in Bezug auf die Emissionen differenzieren – doch bestehen gewisse Ausnahmen.

4) **Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten, die Benutzungs- und Mautgebühren erheben, diese – abgesehen von gewissen Ausnahmen – für alle Fahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen zu verlangen.** Für alle anderen Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen und für Strassen, die nicht zum TEN-R-Netz gehören, können Gebühren erhoben werden, die den – weniger spezifischen – Bestimmungen des Vertrags entsprechen. Bis 2012 können die Mitgliedstaaten immer noch beschliessen, Fahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen von der Gebühr auszunehmen.

5) **Sie bietet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, in speziellen Ausnahmefällen Aufschläge vorzunehmen.** In Bergregionen können die Mitgliedstaaten zusätzlich zur gewogenen durchschnittlichen Gebühr so genannte Aufschläge vornehmen, vorausgesetzt, dass die zusätzlichen Einnahmen für ein vorrangiges TEN-T-Vorhaben auf derselben Verkehrsachse verwendet werden. Für grenzüberschreitende vorrangige Vorhaben darf der Aufschlag höchstens 25 % betragen. Für andere vorrangige Vorhaben beträgt der Aufschlag maximal 15 %.

6) **Sie bietet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, über die Verwendung der Einnahmen durch die Benutzungs- und Mautgebühren zu entscheiden.** Die Richtlinie empfiehlt, die Einnahmen im Verkehrssektor einzusetzen und das gesamte Verkehrssystem zu optimieren (d. h. nicht nur die Strassen). Da die Empfehlungen rechtlich nicht bindend sind, können die Mitgliedstaaten die Einnahmen auch für verkehrsfremde Zwecke einsetzen.

**7) Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten dazu sicherzustellen, dass die Systeme richtig angewendet werden.** Um dieses Ziel zu erreichen, können die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Massnahmen treffen und wirkungsvolle und angemessene Strafen mit abschreckender Wirkung einführen.