

Rumscheidt, Sabine

Article

Straßenbenutzungsgebühren in der Europäischen Union

ifo Schnelldienst

Provided in Cooperation with:

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

Suggested Citation: Rumscheidt, Sabine (2014) : Straßenbenutzungsgebühren in der Europäischen Union, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 67, Iss. 19, pp. 38-41

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/165494>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für Pkw in Deutschland vor. Über Art und Umsetzung dieser Gebühr wird derzeit heftig diskutiert. Wie sieht die Situation in den anderen EU-Mitgliedstaaten aus? In welchen Ländern werden Straßenbenutzungsgebühren erhoben? Die Mehrzahl der EU-Mitgliedstaaten erhebt mittlerweile Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte. Dadurch sollen die Nutzer an der Finanzierung der Infrastruktur beteiligt werden. Weitere Aspekte sind die Steuerung von Verkehrsflüssen, Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Die einzelnen Systeme zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren unterscheiden sich jedoch erheblich in den verschiedenen Ländern. Dieser Artikel gibt einen Überblick über die Länder, die Straßenbenutzungsgebühren erheben, und vergleicht die unterschiedlichen Systeme, die hierbei angewandt werden. Gebühren für Lkw (> 3,5 Tonnen) und für Pkw (< 3,5 Tonnen) werden gleichermaßen betrachtet.

In der EU wird die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für Lkw in *Richtlinie 1999/62/EG* geregelt (auch bekannt als *Wegekostenrichtlinie* oder *Eurovignetten-Richtlinie*). Die *Eurovignetten-Richtlinie* wurde eingeführt, um Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge im transeuropäischen Straßennetz zu reglementieren (vgl. AECOM 2014). Sie berechtigt die Mitgliedstaaten, Straßenbenutzungsgebühren (unter Beachtung der Vorgaben in der Richtlinie) zu erheben, eine Verpflichtung hierfür besteht allerdings nicht. Die ursprüngliche Bestimmung galt für Nutzfahrzeuge über 12 Tonnen und wurde in der 2006 angepassten *Richtlinie 2006/38/EG* auf Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen erweitert.²

Im Gegensatz zur Reglementierung für Lkw gibt es für Pkw keine Richtlinie. Dies liegt daran, dass der Lkw-Warenverkehr direkt mit dem Kernziel der Europäischen Union verbunden ist: freier Handel und freier Warenverkehr zwischen den EU-Mitgliedstaaten. Konsequenterweise stellt die *Eurovignetten-Richtlinie* sicher, dass einzelne Mitgliedstaaten die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren nicht als Mittel zur Benachteiligung von Wettbewerbern einsetzen (vgl. Booz & Company 2012). Dies trifft für private Fahrzeuge nicht zu. Das Subsidiaritätsprinzip erlaubt den Mitgliedstaaten, Benutzungsgebühren oder Besteuerungen nach eigenem Ermessen einzuführen. Das Kernprinzip der Nichtdiskriminierung muss dabei selbstverständlich eingehalten werden, und EU-Mitgliedstaaten müssen bei der Erhebung

von Straßenbenutzungsgebühren für Pkw dem EU-Vertrag entsprechen (vgl. Booz & Company 2012).

Methoden der Mauterhebung

Bei der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren setzen die EU-Mitgliedstaaten verschiedene Systeme ein. Im Allgemeinen haben die Mitgliedstaaten drei Methoden implementiert:

1. **Autobahnkonzessionen/Maut mit Barrieren** sind entfernungsabhängige Gebühren für bestimmte Straßenabschnitte, die an Mautstellen (bemannten oder unbemannten Barrieren) erhoben werden. Vermehrt sind hier auch elektronische Geräte im Einsatz, die jede Durchfahrt automatisch registrieren.
2. **Vignetten** sind zeitlich begrenzte Gebühren. Der Kauf einer Vignette gibt dem Nutzer das Recht, das gebührenpflichtige Straßennetz während einer bestimmten Zeitperiode (Woche, Monat, Jahr) zu nutzen.
3. Die **netzwerkweite elektronische Maut** erlaubt Zugang zum gesamten Netzwerk gebührenpflichtiger Straßen, wobei ein elektronisches System über das gesamte Netzwerk angewandt wird.

Straßenbenutzungsgebühren für Lkw (> 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht)

Abbildung 1 zeigt die geographische Verbreitung von Straßenbenutzungsgebühren für Lkw in der Europäischen Union und der Schweiz. Die Maut mit Barrieren/Autobahnkonzessionen gibt es in Frankreich, Griechenland, Italien, Kroatien, Portugal, Spanien und Slowenien.³ Elf Länder haben ein Vignettensystem implementiert (Bulgarien, Belgien, Dänemark, Ungarn, Lettland, Luxemburg, Litauen, die Niederlande, Rumänien, Schweden und Großbritannien).⁴ Netzwerkweite elektronische Maut wird erhoben in Deutschland, Österreich, Polen, der Slowakei, Ungarn, in der Tschechischen Republik sowie in der Schweiz. Nur eine Handvoll EU-Mitgliedstaaten hat für Lkw keine übergreifende Straßenbenutzungsgebühr eingeführt, namentlich Zypern, Finnland, Estland und Malta.

In den sogenannten *Eurovignetten-Verbundstaaten*⁵ werden Gebühren für Lkw über 12 Tonnen erhoben. In

¹ Dieser Artikel basiert auf einem Database-Beitrag aus dem *CESifo DICE Report 3/2014*, online verfügbar unter: www.ifo.de/w/NobqM3mj.

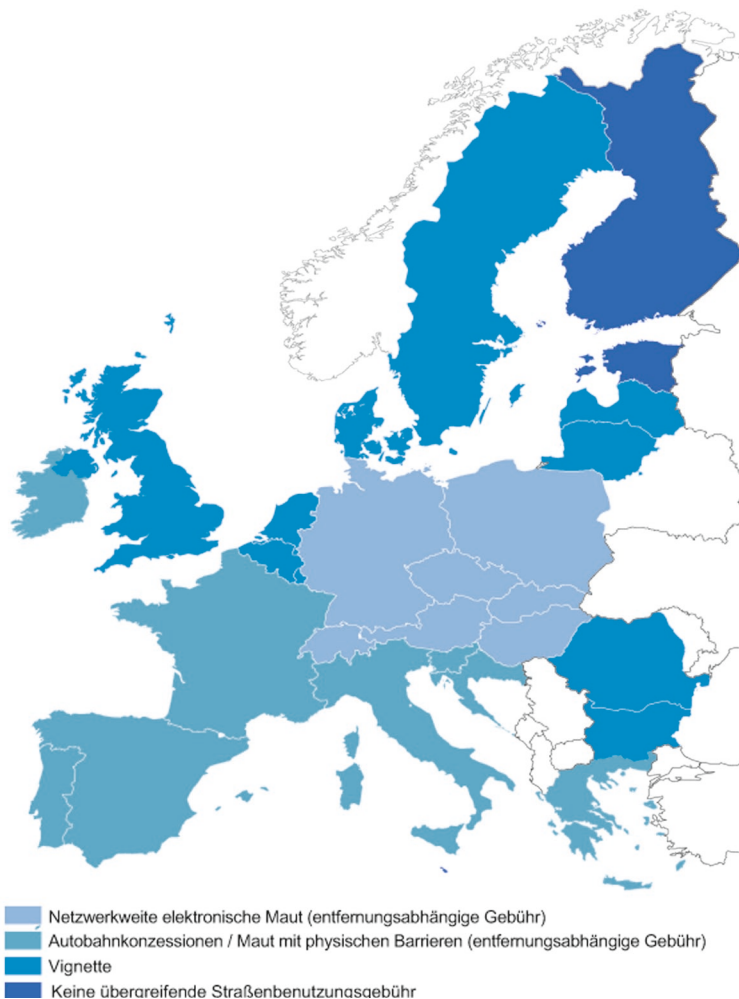
² Diese Anforderung wurde 2012 obligatorisch, außer in Ausnahmefällen. Ausnahmefälle sind vorgesehen, wenn die Einführung nachteilige Auswirkungen auf den Verkehrsfluss hat und andere externe Kosten schaffen würde; oder wenn die Verwaltungskosten über 30% der zusätzlichen Einnahmen betragen würden (vgl. Ricardo-Aea 2014). Eine Ausnahmeregelung gilt unter anderem in Deutschland. Hier zahlen Lkw erst ab 12 Tonnen, wobei eine Ausweitung auf Lkw über 7,5 Tonnen ab Oktober 2015 anberaunt ist, vgl. <http://www.eurotransport.de/themen/maut-in-deutschland-447608.html>; <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-07/kw-maut-senkung>.

³ In anderen Ländern gibt es teilweise manuelle Maut auf einer kleinen Anzahl von Straßen.

⁴ Großbritannien führte die Vignette am 1. April 2014 ein, Lettland am 1. Juli 2014.

⁵ Das *Eurovignetten-System* war die erste harmonisierte Vereinbarung in der EU (Vignette, seit 2008 elektronisch). Es wurde 1995 von Belgien, Dänemark, Luxemburg, den Niederlanden, Deutschland und Schweden eingeführt. Deutschland verließ die *Eurovignette* 2003, um auf netzwerkweite elektronische Maut umzustellen. Belgien plant, ein netzwerkweites elektronisches System einzuführen. Straßenbenutzungsgebühren werden weiterhin erst ab 12 Tonnen erhoben.

Abb. 1
Straßenbenutzungsgebühren für Lkw in der EU und in der Schweiz, 2014



Quelle: DICE-Datenbank (2014d).

den übrigen Ländern zahlen Lkw bereits ab 3,5 Tonnen. In den meisten Ländern werden auch Reisebusse belastet. Alle drei Systeme errichten die zu leistende Gebühr in Abhängigkeit von der EURO-Emissionsklasse und/oder der Anzahl der Achsen.⁶ Da die tatsächlich gezahlten Gebühren abhängig vom Fahrzeugtyp stark variieren, werden Preise an dieser Stelle nicht im Einzelnen diskutiert.⁷

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der verschiedenen Methoden zur Mauterhebung für Lkw in Europa und der Schweiz seit 1995. Ein Trend Richtung netzwerkweiter elektronischer Mauterhebung ist ersichtlich. Belgien, Deutschland, Österreich, Polen, die Slowakei, Tschechien und Ungarn sind alle mit der Vignette gestartet, sind aber mittlerweile auf netzwerkweite elektronische Mauterhebung umgestiegen oder haben konkrete Pläne hier-

⁶ Eine Übersicht zu Straßenbenutzungsgebühren unter der *Eurovignetten-Richtlinie* kann in der DICE-Datenbank heruntergeladen werden, www.ifo.de/w/My2AYtt6.

⁷ Siehe DICE Datenbank (2014e).

für. Frankreich ist das einzige Land mit Plänen für netzwerkweite elektronische Mauterhebung, das nicht zuvor die Vignette eingeführt hatte.

Nachteilig ist, dass die Technologien der auf nationaler Ebene eingeführten elektronischen Mautsysteme nicht unbedingt über die Nationalgrenzen hinweg kompatibel sind. *Richtlinie 2004/52/EG* und *Entscheidung 2009/750/EG* (die den Europäischen Elektronischen Mautdienst *EETS* definiert) fördern die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme innerhalb der EU. Bislang kam es aber bei der Einführung des EETS zu Verspätungen. Auf bilateraler Ebene existieren bisher interoperative Systeme zwischen Frankreich und Norwegen (mit dem Potenzial Österreich, Spanien und Slowenien einzubeziehen), zwischen Deutschland und Österreich sowie zwischen Norwegen, Schweden und Dänemark (vgl. Ricardo-Aea 2014 für mehr Details).⁸

Straßenbenutzungsgebühren für Pkw (< 3,5 Tonnen)

Abbildung 3 zeigt die Länder, in denen Straßenbenutzungsgebühren für Pkw erhoben werden.⁹ In Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Polen, Portugal und Spanien wird eine streckenabhängige Maut für die Benutzung bestimm-

ter Straßenabschnitte erhoben. In sieben weiteren Ländern gilt die Vignettenpflicht: Bulgarien, Österreich, Slowakei, Slowenien, Rumänien, Ungarn und Tschechische Republik. Auch in der Schweiz muss für Pkw eine Vignette erworben werden. In Deutschland ist die Einführung der Vignette für 2016 geplant. Außer Deutschland haben bislang folgende Länder keine Straßenbenutzungsgebühr (Maut/Vignette) für Pkw eingeführt: Dänemark, Luxemburg, Litauen, die Niederlande, Schweden, Malta, Lettland, Belgien, Estland, Finnland und Großbritannien.

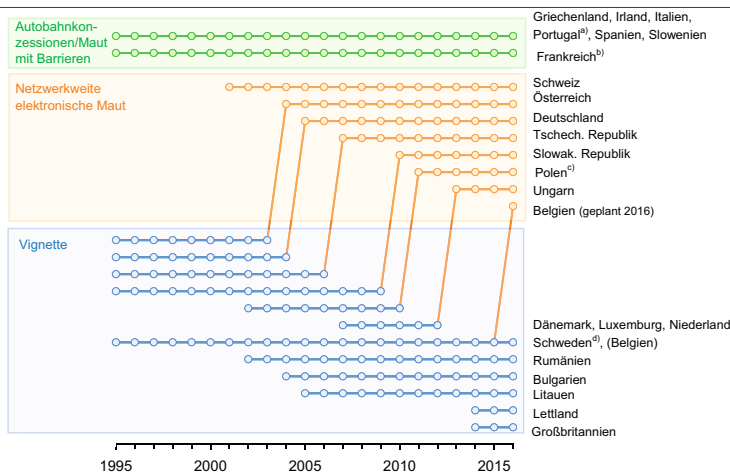
Eine netzwerkweite elektronische Maut für Pkw existiert in keinem EU-Mitgliedstaat. Es gibt aber vermehrt die Möglichkeit, elektronische Geräte zu installieren, die die Fahrten automatisch registrieren.

⁸ Schweden gehört zu den Eurovignette-Verbundländern. In Norwegen sind viele Brücken mautpflichtig.

⁹ Davon abgesehen gibt es in den meisten Ländern einzelne Tunnel oder Brücken, für die eine Gebühr erhoben wird, vgl. DICE-Datenbank (2014a).

Abb. 2

Entwicklung der Methoden zur Mauterhebung in der EU und der Schweiz seit 1995



^{a)} In Portugal gibt es keine netzwerkweite elektronische Maut, viele der wichtigsten Autobahnen sind jedoch mit dem vollelektronischen *Via-Verde*-System befahrbar. – ^{b)} Frankreich plant die Einführung der elektronischen Maut nur auf staatlichen Autobahnen, für die bisher keine Benutzungsgebühr zu entrichten war. Die bestehenden Autobahnkonzessionen bleiben bestehen. Die Einführung hat sich jedoch weiter verzögert, es wurde bislang kein neues Datum bekannt gegeben. – ^{c)} Polen wird im Allgemeinen als Land mit netzwerkweiter elektronischer Maut klassifiziert, es gibt jedoch auf Teilen der Infrastruktur auch Maut mit Barrieren. – ^{d)} Schweden trat der Eurovignette 1998 bei.

Quelle: DICE-Datenbank (2014d).

Es gibt zwei Vignettenarten: eine Papiervignette und eine elektronische Vignette. Letztere gibt es bislang in Rumänien und Ungarn. In Bulgarien und Rumänien ist die Vignette für das gesamte nationale Straßennetzwerk erforderlich, in den anderen Ländern muss sie für die Benutzung der Autobahn und anderer Hauptverkehrsstraßen erworben werden (vgl. Booz & Company 2012). In jedem EU-Vignettenland gibt es die Möglichkeit, Vignetten für eine Woche (zwischen sieben bis zehn Tagen), für einen Monat¹⁰ oder für ein Jahr zu kaufen. In der Schweiz gibt es nur die Jahresvignette. Der Preis für eine Wochenvignette schwankt zwischen 3 Euro (Rumänien) und 15 Euro (Slowenien). Monatspreise rangieren zwischen 7 Euro (Rumänien) und 30 Euro (Slowenien). Eine Jahresvignette kostet zwischen 28 Euro (Rumänien) und 154 Euro (Ungarn). Die weiteren Preise sind in Tabelle 1 aufgelistet.

Kurzzeitnutzer zahlen in der Regel einen wesentlich höheren Preis als Langzeitnutzer, wie sich deutlich zeigt, wenn der Vignettenpreis ins Verhältnis zur Nutzungsdauer gesetzt wird. Die Preisdifferenzen fallen zwischen den einzelnen Ländern unterschiedlich stark aus. Tabelle 2 zeigt die durchschnittlichen Preise pro Tag für eine Wochenvignette (Kurzzeitnutzer) im Vergleich zur Jahresvignette (Langzeitnutzer). Kurzzeitnutzer zahlen pro Tag zwischen 3,8- und 8,2-mal so viel wie Langzeitnutzer.

¹⁰ In Bulgarien auch für drei Monate.

Fazit

In der Europäischen Union sind Straßenbenutzungsgebühren für Lkw und Pkw weit verbreitet, es gibt jedoch einige Unterschiede hinsichtlich der einzelnen Systeme, die zur Mauterhebung herangezogen werden. Die unterschiedlichen Mautmethoden sind ein Spiegel der jeweiligen nationalen politischen Präferenzen, die sich im Zusammenspiel mit den jeweiligen institutionellen Rahmenbedingungen über die Zeit herausgebildet haben.

Die nachträglichen Änderungen der *Eurovignetten-Richtlinie* gaben den Nationalstaaten größeren Gestaltungsraum bei der Maut, und jeder Mitgliedstaat kann bis zu einem bestimmten Grad frei entscheiden, ob und wie die *Eurovignetten-Richtlinie* umgesetzt wird oder unabhängig davon eine Pkw-Maut eingeführt wird. Folgerichtig haben die einzelnen Länder Ansätze entwickelt, die am besten von den beteiligten Akteuren und der Bevölkerung akzeptiert wurden. Auch rechtliche Belange spielten dabei eine Rolle, beispielsweise waren, bevor die *Eurovignetten-Richtlinie* eingeführt wurde, in einigen Ländern schon Konzessionsverträge vereinbart, die weiterhin gelten.

Da die einzelnen Länder unterschiedliche Systemtechnologien entwickelt haben, ist die elektronische Maut nicht unbedingt über Ländergrenzen hinweg kompatibel. Dies verursacht höhere Kosten für die Nutzer, insbesondere für international agierende Unternehmen, da die Fahrzeuge mit unterschiedlichen On-Board-Units für unterschiedliche Mautsysteme ausgestattet werden müssen (vgl. Ricardo-Aea 2014).

Es ist davon auszugehen, dass der Verkehr zwischen den EU-Mitgliedstaaten, besonders der Güterverkehr, weiterhin

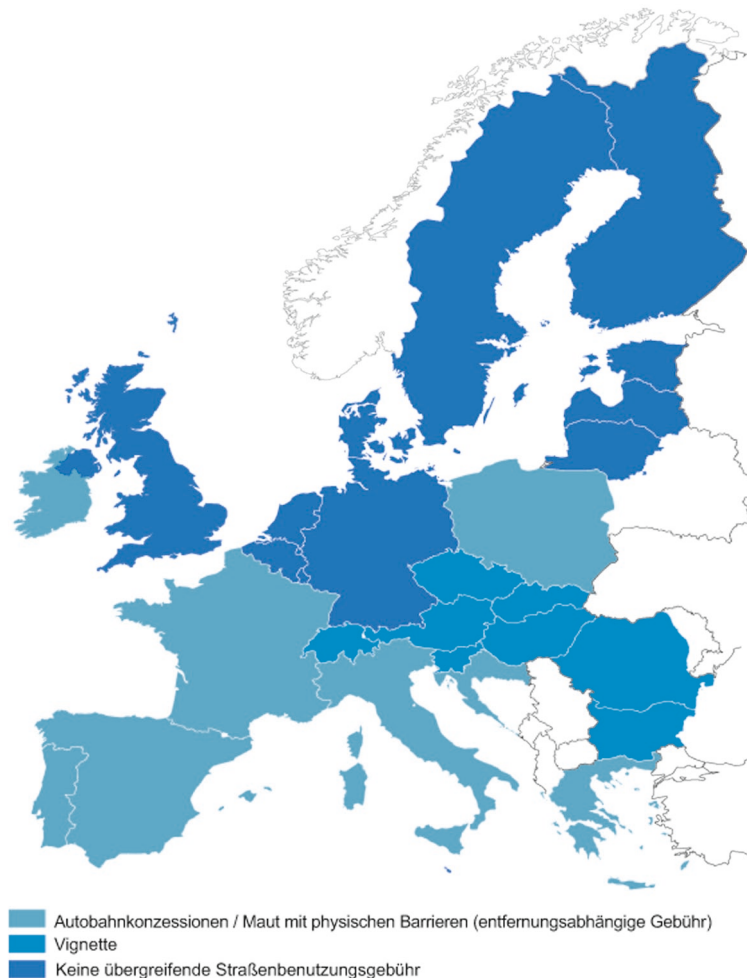
Tab. 1
Preise für Pkw-Vignetten (< 3,5 Tonnen) in der EU und der Schweiz (in Euro, 2014)

	Woche	Monat	Jahr
Bulgarien ^{a), e)}	5,00	13,00	34,00
Österreich ^{b), c)}	8,50	24,80	82,70
Rumänien ^{a), e)}	3,00	7,00	28,00
Schweiz ^{c)}	–	–	33,00
Slowakische Republik ^{b), e)}	10,00	14,00	50,00
Slowenien ^{a), c)}	15,00	30,00	95,00
Tschechische Republik ^{b), c)}	14,00	20,00	64,00
Ungarn ^{b), d)}	10,60	17,00	154,00

^{a)} Woche = sieben Tage. – ^{b)} Woche = zehn Tage. – ^{c)} Jahr = 14 Monate.
– ^{d)} Jahr = 13 Monate. – ^{e)} Jahr = zwölf Monate.

Quelle: DICE-Datenbank (2014c).

Abb. 3
Straßenbenutzungsgebühren für Pkw in der EU und in der Schweiz, 2014



Quelle: DICE-Datenbank (2014d).

steigen wird. Vor diesem Hintergrund scheint es nun sinnvoll, die Interoperabilität zwischen den einzelnen Mautsystemen weiter voranzutreiben, wie im Europäischen Elektronischen Mautdienst EETS proklamiert.

Literatur

Aecom (2014), »Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union«, Report für die Europäische Kommission, online verfügbar unter: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_en.htm.

Booz & Company (2012), *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*, Report für die Europäische Kommission, Generaldirektion für Mobilität und Verkehr, online verfügbar unter: <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>.

DICE-Datenbank (2014a), »Road User Charging in the EU Under Eurovignette Directives, 2014«, ifo Institut, online verfügbar unter: www.ifo.de/w/My2AYtt6.

DICE-Datenbank (2014b), »Road User Charging for Light Private Vehicles (< 3.5 t) in the EU, 2014«, ifo Institut, online verfügbar unter: www.ifo.de/w/3aBYPCbBS.

DICE-Datenbank (2014c), »Charges for Vignettes (Vehicles < 3.5 t) and Average Daily Prices for Short-term Versus Long-term Users in the EU and Switzerland, 2014«, ifo Institut, online verfügbar unter: www.ifo.de/w/3Ac4ejbuj.

DICE-Datenbank (2014d), »Development of infrastructure charging systems in the EU and Switzerland, 1995–2016«, ifo Institut, online verfügbar unter: www.ifo.de/w/3mNYxSgr5.

DICE-Datenbank (2014e), »Charges for Heavy Goods Vehicles (HVGs) in Europe, 2002–2014«, ifo Institut, online verfügbar unter: www.ifo.de/w/WpCCxc4y.

Europäische Kommission (2011), *The European Electronic Toll Service (EETS)*. Guide for the Application of the Directive on the Interoperability of Electronic Road Toll Systems. Online verfügbar unter: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/electronic_pricing_and_payment_en.htm.

Europäische Kommission (2012), *Communication from the Commission on the Application of National Road Infrastructure Charges Levied on Light Private Vehicles*, online verfügbar unter: <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/com-2012-199.pdf>.

Ricardo-AEA (2014), *Evaluation of the Implementation and Effects of EU Infrastructure Charging Policy Since 1995*, Report für die Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, online verfügbar unter: <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>.

Tab. 2
Durchschnittliche Tagespreise für Wochenvignetten versus Jahresvignetten, 2014

	Wochenvignette (Kurzzeit)	Jahresvignette (Langzeit)	Verhältnis Jahr/Woche
Bulgarien	0,71	0,09	7,67
Österreich	0,85	0,23	3,75
Tschechische Republik	1,40	0,18	7,98
Ungarn	1,06	0,42	2,51
Rumänien	0,43	0,08	5,59
Slowakische Republik	1,00	0,14	7,30
Slowenien	2,14	0,26	8,23

Quelle: DICE-Datenbank (2014c).