

**Offener Brief
europäischer Wirtschafts- und Verkehrswissenschaftler**

An

**Die Abgeordneten des Europa-Parlamentes
Die Verkehrs-Minister der EU-Mitgliedsländer
Den EU-Kommissar für Verkehr, Herrn Jacques Barrot**

Zur Einbeziehung der externalisierten Kosten in die Novellierung der Richtlinie 1999/62/EG zur Gebührenerhebung für Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, genannt „Eurovignetten-Richtlinie“

Sehr geehrte Damen und Herren,

2. November 2005

Mit großem Interesse verfolgen wir das Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung der Richtlinie 1999/62/EG „Eurovignetten-Richtlinie“. Nach unseren Informationen argumentieren einige Mitglieder des Europa-Parlamentes wie auch der EU-Verkehrsministerrat, es gebe keine akzeptierte Methode zur Einbeziehung externer Kosten. Das Europa-Parlament und der Ministerrat folgern daraus, dass eine konkrete Internalisierung der externen Kosten keine Rolle im Revisionsprozess der Richtlinie spielen könne.

Als WissenschaftlerInnen und ExpertInnen, die diesen Forschungsbereich in Europa vertreten, bitten wir Sie, die folgende Stellungnahme dazu zur Kenntnis zu nehmen:

1. Es besteht weitgehende Übereinstimmung in der Wissenschaft, dass externe Kosten internalisiert werden sollten, um die Wirtschaft effizienter zu gestalten.
2. In den vergangenen Jahren hat eine umfangreiche Forschung zu der Berechnung externer Kosten stattgefunden, als deren Ergebnis nun ein breiter Konsens über geeignete Zugänge zur Berechnung besteht. Es ist nicht wahr, dass eine einheitliche Anrechnungsmethode für externe Kosten nicht möglich sei. Aus wissenschaftlicher Sicht kann eine verlässliche und einheitliche Methode zur Anlastung externer Kosten kurzfristig abgestimmt werden, und wir erachten dies für dringend notwendig.
3. Es besteht ein breiter wissenschaftlicher Grundkonsens zwischen den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern in Europa über die Untergrenze der externalisierten Kosten: Die vorsichtigsten und konservativsten Studien setzen die Summe der externen Kosten für Luftverschmutzung, Lärm und Unfallkosten bei ungefähr 60% der Infrastrukturkosten an. Diskussionsbedarf besteht nur bezüglich der Obergrenzen.

4. Es besteht nach wie vor weiterer Forschungs- und Diskussionsbedarf, und vermutlich werden Vereinbarungen zur Berechnung externer Kosten nicht völlig unwidersprochen bleiben. Dies ist aber auch bei den üblichen unternehmerischen Kostenberechnungsmethoden nicht der Fall. In keinem Fall sollte dies einen weiteren Aufschub von konkreten Maßnahmen zur Folge haben. Es ist besser, externe Kosten auf der Basis eines vorläufigen Modells zu internalisieren, als sie auszulassen. Jede weitere Verzögerung hat negative Wirkungen auf die Gesamtwirtschaft zur Folge.
Ohnehin kennzeichnen kontinuierliche Diskussionen und Anpassungen nach dem jeweils neuesten Stand der Kenntnisse jede ernsthafte Forschung
5. In Anbetracht dieser Ergebnisse empfehlen wir die unverzügliche Umsetzung des Verursacherprinzips im Rahmen der Richtlinie. Dies kann als eine phasenweise Einführung geschehen, zum Beispiel mit einer jährlichen Anhebung der Abgaben um jeweils 5-8% für die nächsten 5-10 Jahre, zur pauschalen Abdeckung der externen Kosten.
Dieser Zeitraum sollte für begleitende Forschungen sowie für die Festlegung einer gemeinsamen Methodik zur Anrechnung der externalisierten Kosten genutzt werden.
6. Um die Akzeptanz der ergriffenen Maßnahmen zu erhöhen, empfehlen wir außerdem eine überzeugende Kommunikationsstrategie, die alle Interessensgruppen einbezieht. Sie sollte schwerpunktmäßig über die Vorteile und win-win-Effekte der Maßnahmen aufklären: zum Beispiel Effizienzgewinne des Systems, Vermeidung von Umweltschäden und –kosten etc.
7. Die Wissenschaft hat ihren Beitrag zu diesem überfälligen Prozess geleistet. Gebraucht wird nun vor allem ein ernsthafter politischer Wille zu einem Einstieg in das Verursacherprinzip.

Zusammenfassung

Externalisierte Kosten des Straßengüter-Verkehrs können und sollten innerhalb kürzester Zeit internalisiert werden. Aus wissenschaftlicher Sicht ist es möglich und lange überfällig, über eine Methodik zur schrittweisen Einführung externalisierter Kosten zu entscheiden und im Rahmen der Richtlinie 1999/62/EG einen Einstieg in die Kosteninternalisierung zu schaffen.

Zu der Abstimmung der Berechnungsgrundlagen werden wir gegebenenfalls gerne beitragen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

28 Unterzeichner

Prof. Dr. Ing. Udo J. Becker,

TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie, Dresdner Institut Umwelt und Verkehr e.V. / Deutschland

Dr. Peter Bickel,

Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER), Universität Stuttgart / Deutschland

Prof. Dr. G. Blauwens

Department of Transport Economics, University of Antwerp / Belgium

Dir Arie N. Bleijenberg

TNO, Mobility and Logistics, Delft University / The Netherlands

Prof. Bruno de Broger

Departement of Economics, University of Antwerp / Belgium

Romeo Danielis

Managing Editor of European Transport / Trasporti Europei, Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche, Facoltà di Economia, Università degli Studi di Trieste /Italia

Dr. Gunther Ellwanger

ehem. Direktor Wirtschaft, Finanzen und Umwelt des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC, Paris / France

Univ. Ass. Mag. Dr. Günther Emberger

Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien / Österreich

Prof. Dr. Dr. h.c. René L. Frey

em. Ordinarius für Nationalökonomie der Universität Basel CREMA - Center for Research in Economics, Management and the Arts, Basel / Schweiz

Prof. Phil Goodwin

Center for Transport & Society, University of West England, Bristol / United Kingdom

Dr. Max Herry

Herry Consult GmbH, Büro für Verkehrsplanung, Wien / Österreich

Lektor, cand.polyt. Assoc.Prof. Per Homann Jespersen

FLUX-Centre for Transport research, Institut for miljø, teknologi og samfund, Roskilde University / Danmark

Dr. Per Kageson

Director Nature Associates, Stockholm / Sverige

O.Univ.Prof.Dipl.Ing.Dr. Hermann Knoflacher

Ordinarius d Institutes für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien / Österreich

Univ.Ass.Dipl.Ing.Dr. Robert Kölbl

Institut für Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit, Technische Universität Wien / Österreich

Univ.Prof.Dipl.Ing.Dr. Thomas Macoun

Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien / Österreich

Prof. Edoardo Marcucci

Università degli Studi di Urbino, Istituto di Scienze Economiche, Urbino (OU) / Italia

Lic.oec.publ. Markus Maibach

Transport economist, INFRAS, Zürich / Schweiz

Prof. Chris Nash

Transport Economist, Institute for Transport Studies, University of Leeds / United Kingdom

Dr. Dieter Plehwe

Wissenschaftszentrum Berlin, Abteilung "Internationalisierung und Organisation", Berlin / Deutschland

Prof. Andrea Ricci

Director ISIS, Istituto di Studi per l'Integrazione dei Sistemi, Roma / Italy

Prof. Piet Rietveld

Professor in Spatial Economics, Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde, Vrije Universiteit Amsterdam / The Netherlands

Dr. Roman Rudel

Istituto Ricerche Economiche, Università della Svizzera Italiana, Lugano/Svizzera

Dr. Oliver Schöller

Wissenschaftszentrum Berlin, Abteilung Innovation und Organisation, Berlin / Deutschland

Univ.Prof.Dipl.Ing.Dr. Josef Michael Schopf

Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien / Österreich

Prof Erik Verhoef

Professor in Spatial Economics, Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde, Vrije Universiteit Amsterdam / The Netherland

Prof. Dr. Bert van Wee

Professor in Transport Policy and Logistics, Head of the Section Transport Policy and Logistics, Delft University / The Netherlands

Prof. John Whitelegg

Professor of Sustainable Transport at Liverpool John Moores University and Professor of Sustainable Development, Stockholm Environment Institute, University of York , Liverpool und York / United Kingdom