

Annex 1

Synthesis

Questionnaire on application of Directive Eurovignette

(for WGT Activity Report 2015-2016)

According to the WGT mandate 2015-2016 and in application of the article 14 of the Transport Protocol of the Alpine Convention the Group had to update a Synthesis on present application of Eurovignette Directive (HGV pricing) and more generally in the framework of the implementation of real costs, including the external costs, in the various Alpine Countries.

In application of the previous WGT mandate 2013-2014 a questionnaire on the application of Eurovignette was distributed and filled by every Alpine Countries. A first synthesis was drawn from this gathered informations showing that dispositions of the last version of Eurovignette Directive (2011) were yet only partially implemented. Besides the application is significantly different according to Countries.

In the framework of the present mandate 2015-2016 the responses to the questionnaire have been updated by most of the countries. The results show mainly a slow evolution in application of the Directive Eurovignette and significantly evolution in the distribution of the fleets according to the EURO standards.

Results of the updated survey

Scope

All countries are levying tolls on vehicles > 3.5 tons (GER >7.5 tons¹⁾) maximum permissible laden weight (MPW) on all, or at least most, of their high-level road infrastructure (motorways and expressways). CH collects the performance related fee on the entire road network. FRA and ITA have delegated networks with tolls. Introduction of charges on part of the main road network, which is presently toll-free, is under reflexion.

¹⁾ The current coalition treaty agreement, however, envisages an extension of the heavy goods vehicle toll to vehicles between > 3,5 to 12 tons.

Tolls

Differentiation of rates

AUT and GER differentiate their current toll rates on the basis of weight, axles and EURO emission-classes. FRA differentiates its current toll rates on the basis of weight and axles. A differentiation of toll rates on the basis of EURO emission-classes currently exists only for tunnels of the Mont Blanc and Frejus. ITA differs on the basis of weight and axles, but is also planning to differentiate tolls according to EURO emission-classes for certain motorways, e.g. for the A22 motorway Modena – Brenner (the only one in Italy, where the concession recently expired and is being renewed). CH differs on the basis of weight and EURO emission-classes.

Special (higher) tolls or fees are collected on certain Alpine crossing motorways (in AUT) and certain tunnels (Great Saint Bernhard in CH or Mont-Blanc and Fréjus in FRA).

GER and CH grant rebates for “retrofitted” EURO II and III vehicles equipped with particle-filters. No VAT on the toll is charged in GER and CH. On one motorway in AUT, tariffs are varied according to the time of day.

Comparison of rates

One of the main objectives of the survey was the comparison of the toll rates for heavy goods vehicles with 4 axles and more for the EURO emission-classes III, V and VI. Due to fact that the vehicle categories are so different and differentiation according to EURO emission-classes is not practiced in every Member State this appeared to be a rather difficult exercise.

A range of average net toll rates for a heavy goods vehicle equipped with the best EURO category between 15 € Ct/km (ITA) up to 74 € Ct/km (CH) could be identified in the Alpine area.

Mark-ups

AUT is the only country, which introduced mark-ups so far. ITA collects a cross-financing contribution, but not according to the provisions of the currently applicable Eurovignette Directive. In order to shift the HGV traffic from road to rail the additional revenues are used for the cross-financing of railway tunnels (Brenner Base Tunnel) or will be used for selected railway projects (Lyon-Turin).

Earmarking of revenues

There is no obligation for earmarking of revenues in the Directive. But where Member States levy tolls or user charges for use of roads in the Trans-European Road Network, the roads subject to charging should be given appropriate priority in the maintenance schedules of Member States. Revenues from tolls or user charges should be used for the maintenance of the infrastructure concerned and for the transport sector as a whole, in the interest of the balanced and sustainable development of transport networks.

All countries replied that either all or most of the revenues from road charging are earmarked for network management or the planning, construction, maintenance and refinancing of the designated road network.

Some countries transfer (or have plans to do so) either all or at least parts of their revenues to national agencies or public transport funds in order to finance special priority railway projects as well as selected new transalpine railway tunnels (e.g. Gotthard and Lötschberg).

Impacts of tolling vehicles with more than 3.5 tons

Diversion of HGV-traffic

Diversion of HGV traffic to non-tolled parallel roads seems to be either a minor or even no problem. Toll caused diversion can be observed, where the diversion routes do not lead to a loss of time. Successful measures in AUT (such as speed/weight limits or traffic bans for HGV's) are considered as useful in order to re-divert traffic from the parallel road network.

Development of EURO emission-classes

There is the general trend in all countries, that the share of EURO 0 to IV vehicles declined between 2010 and 2015. The share of EURO V, EEV's and EURO VI increased significantly, EEV's especially in AUT and GER. The introduction of EURO VI started in 2011.

Impacts on traffic performance, degree of loading or empty runs and on modal split

All countries confirmed the impacts of infrastructure charging on the traffic performance, an increase of effectiveness in the degree of loading and the share of empty runs. However the

impacts of tolls on the modal split are low so far. Due to the efficiency gains and a constant shift towards better EURO emission-classes in the composition of the HGV-fleet, a decrease of air pollutant emissions can be supposed.

In CH, parallel to the introduction of a heavy vehicle fee, the weight limit was increased stepwise from 28 to 40 tons. The national hauliers realised productivity gains, which compensated more or less the effects of the fee. The high share of rail in goods transport of about 40%² could be maintained.

External costs

A preliminary meta study of the WG Transport compared the results of 15 national studies on external costs, four of them were addressing also mountain areas. The study focuses on costs of air pollution and noise induced by freight transport. In general, the costs calculated according to the Eurovignette Directive are lower than the costs calculated in the different studies for air pollution and for noise.

Furthermore air pollution and noise effects in mountain areas cause costs, which exceed the average costs applied in the Eurovignette Directive by a factor of 5 for air pollution and a factor of 2 to 5 for noise. Therefore the general factor 2 for higher environmental effects in mountain areas foreseen in the Eurovignette Directive seems not appropriate.

Additional measures

AUT plans the inclusion of external costs for air pollution and noise according to Directive 2011/76/EU. The respective work and administrative steps are in progress. In GER external costs of air pollution considering Euro classes are included in tolling since October 2015 for heavy vehicles above 7.5 tons and are charged not only on motorways but also on federal roads with four lanes³. External costs are updated regularly in national transport cost studies.

Within the framework of the implementation of the railway project Lyon-Turin, FRA and ITA will study the implementation of the tariff provisions of the "Eurovignette" Directive on road routes crossing the Alps, through the tunnels of Mont Blanc and Frejus or the axis of Ventimiglia. FRA will also examine the conditions and possibility for the implementation of the Directive 2011/76/EU.

³ Third adaptation of the Federal Road Tolling Act (Bundesfernstraßenmautgesetz)

ITA plans to carry out a possible bonus-malus system based on EURO emission-classes. This would cause higher tariffs for bad EURO-classes and a price-benefit for EURO V and VI vehicles with >12 tons maximum permissible laden weight (MPW) and on the TEN-T Brenner Corridor at first.

CH plans to move in the long term to a more incentive-based policy. In the frame of this mobility pricing policy, the tariffs for road and rail could be varied according to location, time of day or quality of offer.

Conclusions

The Eurovignette Directive 2011/76/EU allows the inclusion of external costs for air pollution and noise in order to better reflect the real costs of transport. The results of the work carried out by the WG Transport point out

- the Eurovignette Directive is not comprehensively applied and, if implemented, this follows heterogeneous approaches in the Alpine countries;
- toll rates are calculated following different approaches, Euro-classes are considered in Austria, Germany, and on selected road sections in France and Italy;
- The impact of tolling leads to a shift to higher Euro classes in the vehicle fleets, and higher transport effectiveness (lower empty runs, higher degree of loading) in all countries, but a modal shift towards rail transport could not be observed.
- First results of a meta study on external costs reveals that external costs of air pollution and noise are underestimated by the Eurovignette Directive in general. In particular, in mountain areas external costs only for air pollution and noise exceed the suggested values of the Eurovignette Directive by factor 2-5.

To sum up, the assessment of the WG Transport in its previous mandate is confirmed by updated data and meta study: The Eurovignette Directive does not sufficiently reflect the real costs for transport in mountain areas. Therefore it is presently not fulfilling the requirements of Article 14 Transport Protocol.

A further deepening of the work in the following mandate of the WG Transport will continue the work on external cost calculation and will delineate sections of main transport routes which meet specific characteristics of mountain areas.



National survey on the application of the Eurovignette Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC

1 Background and purpose

The actual mandate 2013/2014 of the Working Group on Transport (WGT) of the Alpine Convention (Doc. PC 51/B4 from 7th November 2012) also deals with article 14 of the transport protocol and the gradually full implementation of the polluters pay principle in road freight transport in Alpine countries.

In this context Italy and Austria have been invited by the Ministers of Environment through the Permanent Committee to jointly elaborate a schedule of work for the implementation of 1.) a) ii) (1) and (2). This task has to be done in the institutional framework of the Working Group on Transport (WGT) and should be finalised until the XIIIth Alpine Conference in December 2014 in Torino.

The first aspect of the mandate [ii) (1)] is to analyse to which extent the Eurovignette Directive is in line with the provisions of article 14. In order to be able to proceed to this analysis, Member States are asked in a first step to indicate the experiences made with respect to the implementation of Eurovignette Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC. Therefore, the following questionnaire has been elaborated by Austria and finalized with Italy.

Your answers to the questions, which should please give all relevant information as short and concise as possible, will be used to get an overview on the national challenges, special circumstances, benefits, difficulties and obstacles with respect to the implementation of the EU-Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC. If you consider it useful you can also indicate relevant web-links.

Please save your responses in a Microsoft Word *.doc or *.docx format and email the completed survey **on 15th of September 2015 at the latest** to wolfgang.grubert@bmvit.gv.at, Angelini.paolo@minambiente.it and Thierry.Louis@developpement-durable.gouv.fr.

The consolidated version of Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy good vehicles for the use of certain infrastructures can be a downloaded with this Hyperlink in [English](#) and in [German](#).

2 Contact details Swiss Delegation

Name of person responsible for completing the questionnaire:

Matthias Rinderknecht, Franziska Borer Blindenbacher

Name of Authority:

Federal Department of Environment, Transport, Energy and Communication, Switzerland

Email:

matthias.rinderknecht@bav.admin.ch
franziska.borerblindenbacher@are.admin.ch

Telephone:

+41 58 46 2 58 24 (MR)
+41 58 46 2 55 76 (FBB)

3 Questionnaire

- 1) Please provide all relevant national legal principles and rules for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) in your country.

Concerning user charges:

LSVA / HGV-fee: *Federal law*

- de: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20000031/200804010000/641.81.pdf> ;
- fr: <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20000031/200804010000/641.81.pdf> ;
- it: <https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20000031/200804010000/641.81.pdf>

Regulation:

- de: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20000323/201301010000/641.811.pdf> ;
- fr : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20000323/201301010000/641.811.pdf>
- it: <https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20000323/201301010000/641.811.pdf>

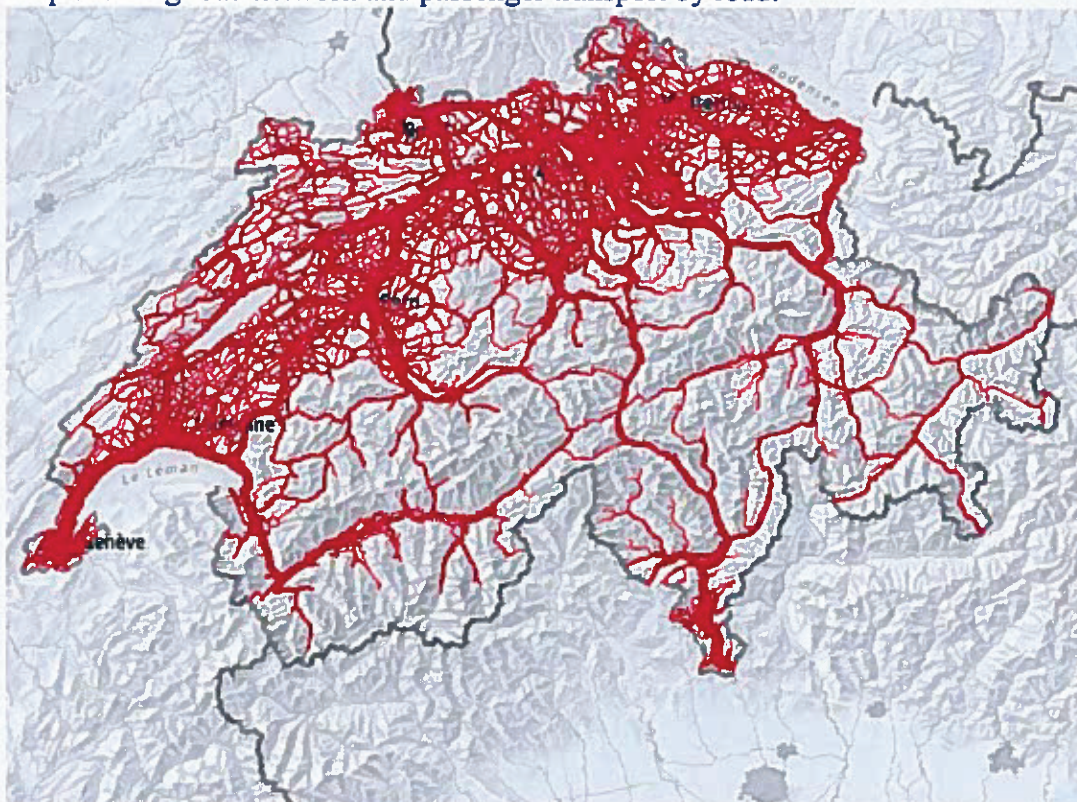
Brochure about LSVA "Fair and efficient":

http://www.admin.ch/themen/verkehr/00250/00461/index.html?lang=en&download=NHZLpZeg7t,lnp6l0NTU042l2Z6ln1ad1lZn4Z2qZpnO2Yug2Z6qpJCDd4F3hGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--

- 2) Please attach a map (e.g. as pdf-document) showing where tolls and user charges are collected in your country.

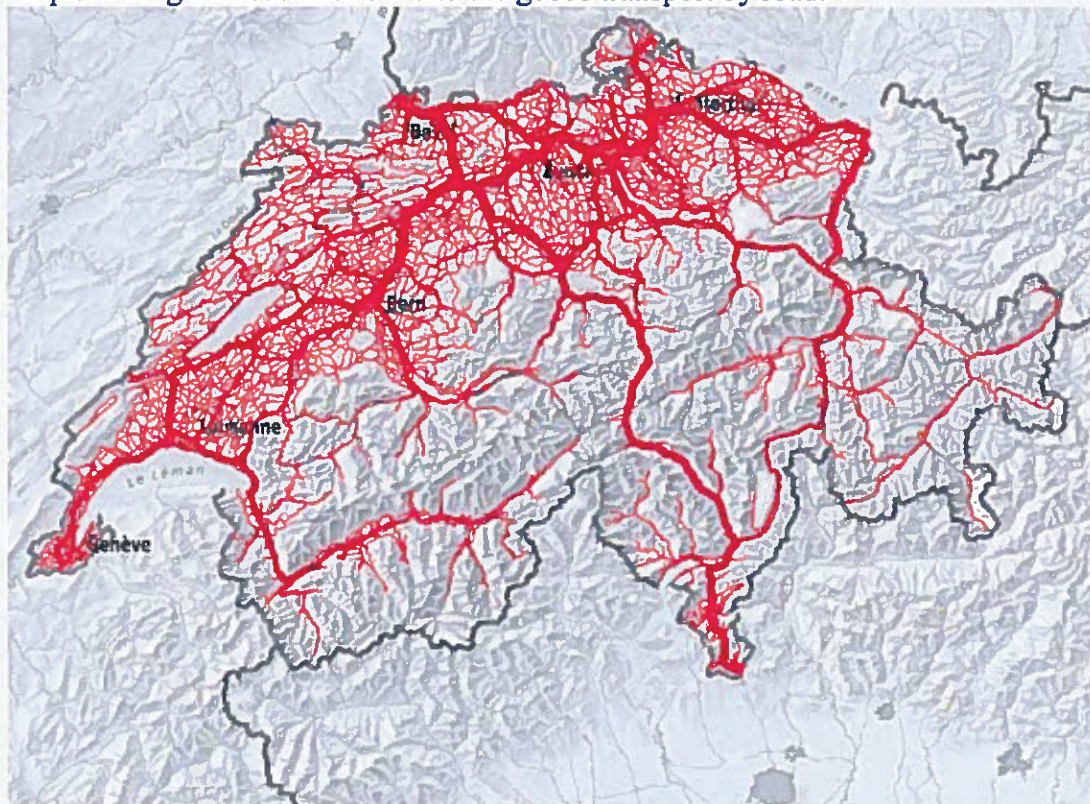
https://map.geo.admin.ch/?Y=653000&X=174500&zoom=1&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&layers=ch.are.gueteklassen_oev&layers_opacity=0.5&layers_visibility=true&lang=de&topic=are

Map showing road network and passenger transport by road:

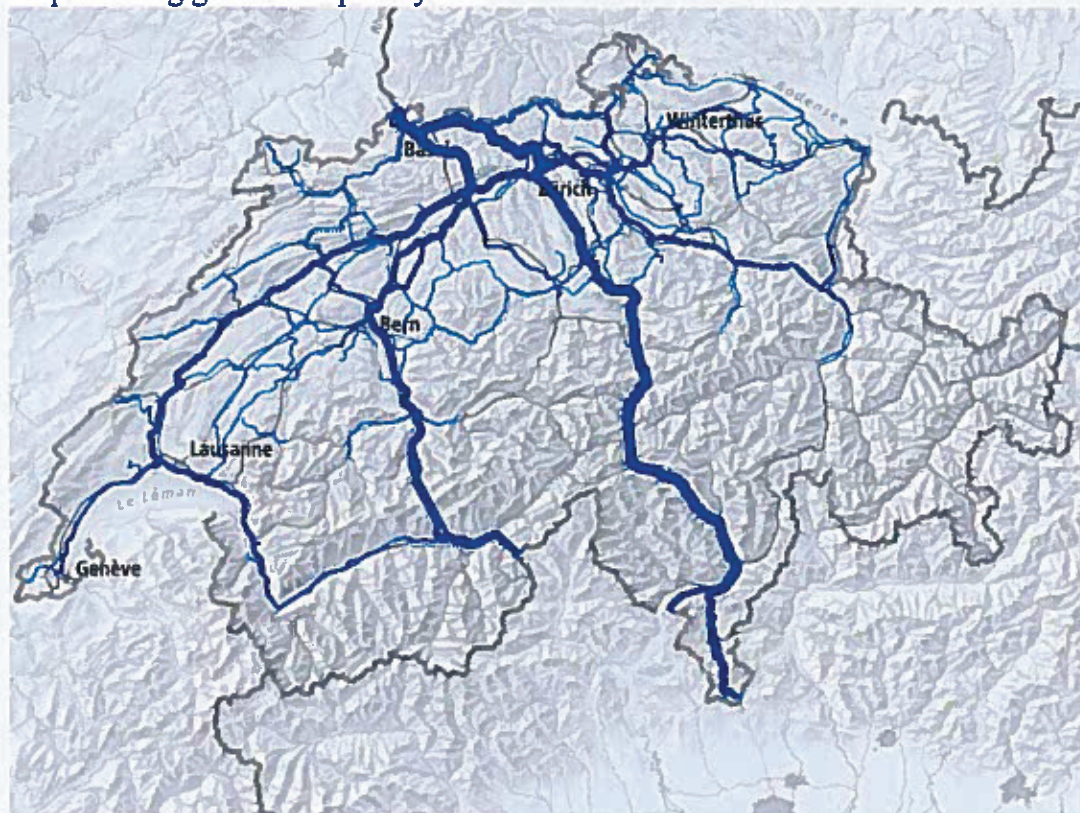


- 2) Please attach a map (e.g. as pdf-document) showing where tolls and user charges are collected in your country.

Map showing the road network and the goods transport by road:

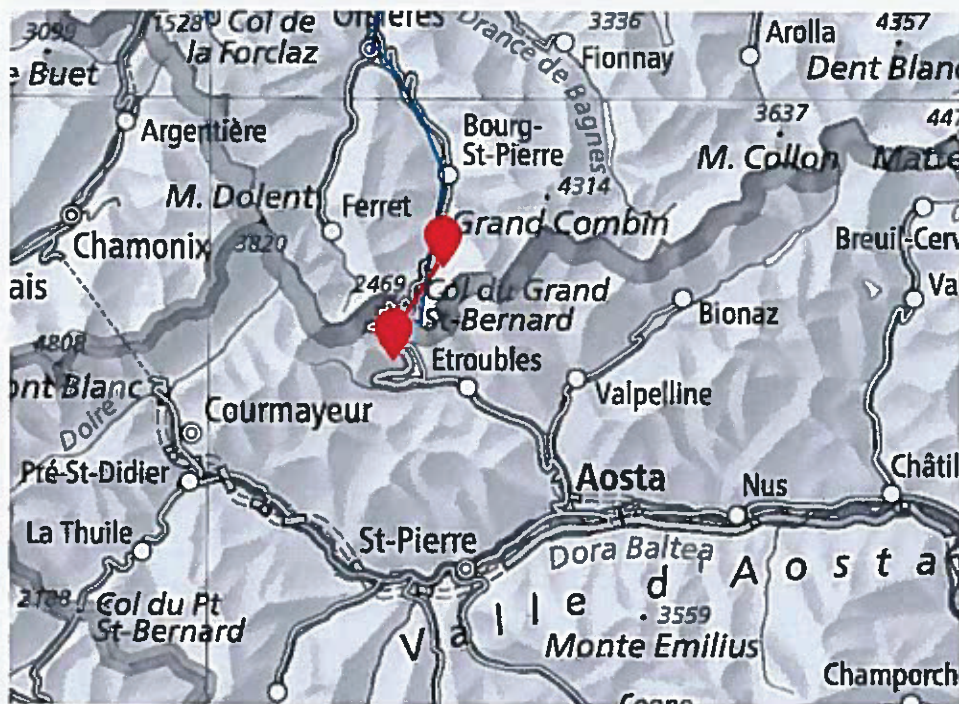


Map showing goods transport by rail:



3a)	Does your Member State apply tolls and/or user charges on roads not included in the trans-European road network?
	X <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No on the entire road network in Switzerland
3b)	If yes to 3a), please provide information on the roads and/or the road network concerned.

LSVA on the entire road network in Switzerland. See map in question/answer 2. Special case of Grand Saint Bernard bi-national tunnel: tunnel fee without LSVA on the Swiss side



Toll tariffs and special offers at Grand Saint

TOLLS AND SPECIAL OFFERS

CURRENT PRICES

CLASS	ONE WAY	RETURN WITHIN 30 DAYS	10 CROSSINGS VALIDITY 1 YEAR	20 CROSSINGS VALIDITY 1 YEAR
A1	16,40 EUR 17,20 CHF	22,20 EUR 23,30 CHF	112,00 EUR 117,50 CHF	150,00 EUR 157,50 CHF
A2	27,90 EUR 29,30 CHF	41,60 EUR 43,90 CHF	112,00 EUR 117,50 CHF	150,00 EUR 157,50 CHF
B1	43,40 EUR 45,50 CHF	60,40 EUR 62,90 CHF	261,00 EUR 274,00 CHF	347,00 EUR 364,00 CHF
B2/B3	75,50 EUR 79,00 CHF	122,50 EUR 128,50 CHF	564,00 EUR 592,00 CHF	902,00 EUR 931,00 CHF
3A/3B	110,00 EUR 115,50 CHF	175,50 EUR 184,50 CHF	825,00 EUR 866,00 CHF	1425,00 EUR 1497,00 CHF
4	167,00 EUR 175,50 CHF	266,50 EUR 280,00 CHF	1250,00 EUR 1321,00 CHF	2156,00 EUR 2263,00 CHF

PAYMENT AT ITALIAN BORDER

Cash, cash cards and the following credit cards are accepted (NB: DKV, MS,UTA, ROUTEX cards are only accepted for the purchase of one-way commercial traffic tickets)

Bernard:

<http://www.letunnel.com/homepage.asp?l=3>

- 4) One of the main benefits of this survey should be to identify and compare the current toll rates and/or levels of user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW).

Therefore please indicate the current toll rates and/or user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) applied in your country.

Please indicate also, if toll rates and/or user charges are subject to the value added tax (VAT) in your country and if yes, if the VAT is included in the listed rates.

http://www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/04020/04204/04208/04744/index.html?lang=en

<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00461/index.html?lang=en>

The HVC is calculated on the basis of the kilometres driven, the total permissible laden weight as well as the emission values of the towing vehicle.

Tariffs:

	Fee category 1			Fee category 2	Fee category 3		
Emission standard	EURO 0	EURO 1	EURO 2*	EURO 3*	EURO 4	EURO 5	EURO 6*
Rate per ton and per kilometre (tkm)	3.10 cents/tkm			2.69 cents/tkm	2.28 cents/tkm		

* 2,79 Rp./tkm for vehicles retrofitted with particle filter systems







+ 2,42 Rp./tkm for vehicles retrofitted with particle filter systems

* 2,05 Rp./tkm; discount

The relevant weight for the charge corresponds to the lowest value of the following options:

- total permissible laden weight of the truck plus total permissible laden weight of the trailer – for articulated lorries: net weight tractor plus total permissible laden weight semi-trailer or
- total permissible laden weight of the vehicle train or
- national weight limit (40 tons)

The principles of calculation can be explained with the following examples:

Tariff level in cents.			Kilometres driven		Relevant weight ¹ towing vehicle and trailer	Charge in CHF
1	2	3				
3.10		X	300	X	 18 t 18 t	167.40
	2.69	X	300	X	 18 t  16 t 34 t	274.40
		2.28	X	300	X  30 t 38 t ²	259.90
		2.05*	X	300	X  26 t  16 t 40 t ³	246.—

Tariff per ton and kilometre (tkm)

Level 1 = fee category 1 (corresponding to emission level EURO 0 / 1 / 2)

Level 2 = fee category 2 (corresponding to emission level EURO 3)

Level 3 = fee category 3 (corresponding to emission level EURO 4 / 5 / 6*)

Kilometres driven on the public roads of Switzerland and/or of the Principality of Liechtenstein

¹ Relevant weight = total permissible laden weight according to the vehicle registration document. For combined vehicles (with trailer), the total permissible laden weights are added.

² For separately matriculated articles: = net weight of the tractor and total permissible laden weight of the semi-trailer







³ The national weight limit is 40 tons (therefore, this limit applies to the collection of the fee).

3 Recording equipment

3.1 Overview

All Swiss vehicles that are subject to the charge must be fitted with a recording device. A total of some 55,000 heavy vehicles fall into this category. Exceptions are made only in a few cases, which must be justified.

Each foreign vehicle that crosses the border into Switzerland for the first time is allotted an identification card specifically for that vehicle, which will then allow formalities to be completed simply and quickly at future border-crossings. Foreign vehicles may also be fitted with a recording device but this is not obligatory.

Domestic Vehicles	Foreign Vehicles
<p>Mandatory equipped with: On Board Unit</p> 	<p>In principle using: ID-Card & Self-service Machine</p>  
<p>In approved exceptional cases: Log Book & TAG</p>  	<p>Voluntary equipped with: On Board Unit</p> 

- 5) In order to be able to compare toll rates and/or user charges for the different categories of vehicles, please indicate the toll rates and user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) with more than 4 axles, EURO III, V and VI.

See table in 4) Tariffs per km:

Application of the Fee depending on the maximum permissible laden weight of the vehicle and the Euro emission category (number of axles not relevant!)

40t vehicle EURO VI currently including a discount rate:

40x 2,05 cts (CHF)= 82 cts (CHF)/km

40t vehicle EURO IV or V:

40x2,28cts (CHF) = 91,2 cts (CHF)/km

- 6a) Does your country vary toll rates according to EURO emission classes as set out in Annex 0 of 2006/38/EC and/or the time of day, type of day or season?

X ☒ Yes ☐ No only emission classes, see N° 4-6 , no variation in time (night driving ban [22.00 – 05.00] and driving ban on Sundays) , nor day or season

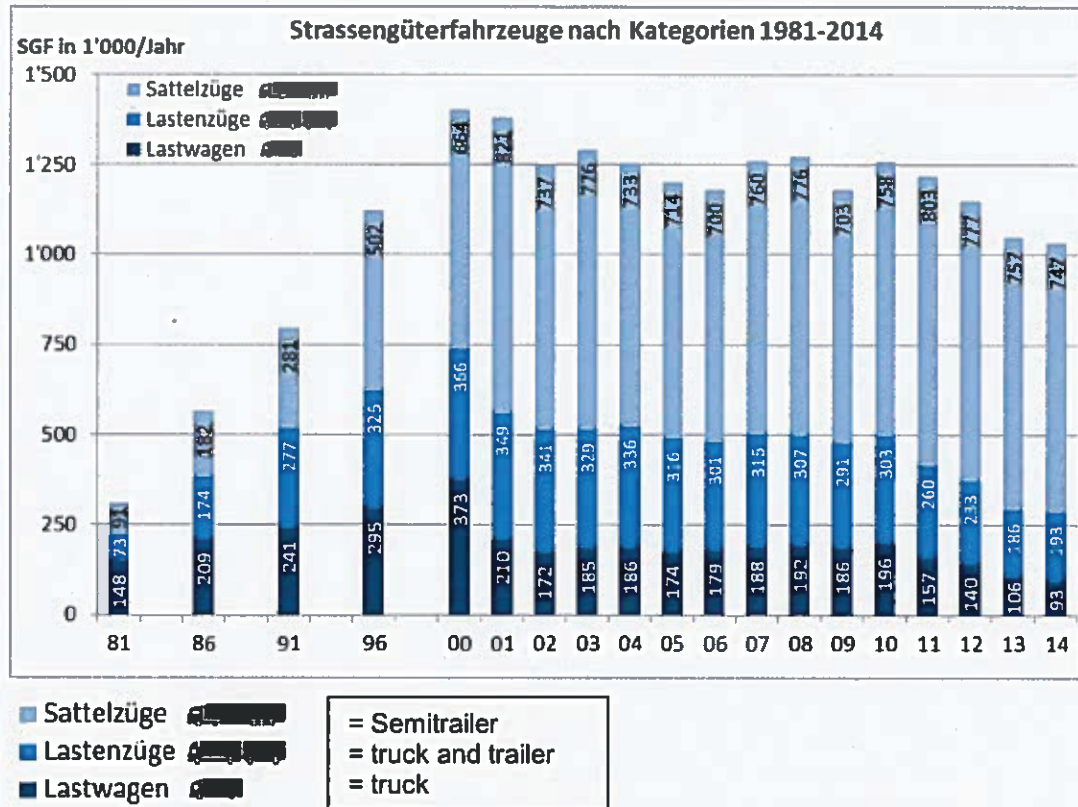
- 6b) If yes to 6a), please provide information about how this differentiation is implemented in your country.

- 6c) Are the impacts of the differentiation of infrastructure charges according to EURO classes on air pollution being monitored?

☒ Yes ☐ No

Internal monitoring report, modal shift report every two years (newest figures will follow after publication of 2015 Report in Nov 2015!)

Evolution of categories of heavy goods vehicles in Alpine crossing through Switzerland:



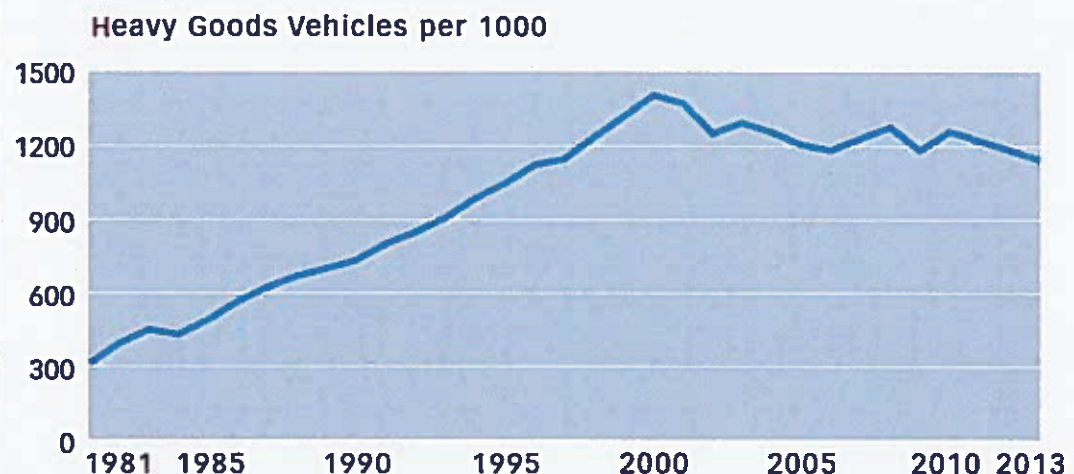
General economic Impact report after LSVA introduction (only in german) :

(volkswirtschaftliche Auswirkungen mit LSVA und höherer Gewichtslimite):

http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00461/index.html?lang=fr&download=NH_zLpZeq7t,lnp6l0NTU042l2Z6ln1ae2lZn4Z2qZpnO2Yug2Z6qpJCDfHt4hGym162epYbq2c_JiKbNoKS6A--

Transalpine goods traffic on the road from 1980 – 2014:

Heavy goods vehicles through the Swiss Alps



6d) If yes to 6c), please specify how they are being/will be monitored, and whether you are able to provide us with link to related documents.

Application of HGV fee on the entire road network, no detour traffic for tolling roads and not tolled roads, but shorter trips on low category of roads instead of Highways: Report about this kind of "detour traffic":

http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00461/index.html?lang=en&download=NH_zLpZeq7t.lnp6l0NTU042l2Z6ln1ad1lZn4Z2qZpnO2Yuq2Z6qpJCEdYR4fmym162epYbq2c_JiKbNoKS6A--

7a) Toll rates may in exceptional cases be subject to a mark-up for the financing of specific projects of high European interest. If your country does not already apply this exception, does it have any plans to do so?

☐ Yes ☒ No

No mark-up in Switzerland, partial earmark/dedication of HVF revenues to a Fund for public transport projects like NEAT / alptransit project:

Use of revenue

- One-third of net revenue goes to the cantons
- Two-thirds of net revenue goes to the federal government

The cantons use their allocation mainly to meet their share of the uncovered road transport costs. The federal government's share is primarily used to finance the following major public transport projects:

- Rail 2000
- New transalpine rail routes (NEAT)
- Links to the European high-speed network
- Rail noise control program

Up from 2016, the same share of revenues goes to a new Rail Infrastructure Fund .

7b) If yes to 7a), please provide information, on how this exception will be applied in your country (respective project, planned timetable for implementation and level of toll rates for each vehicle category).

8a)	<p>Article 7a para 5 deals with the problem of shifting, especially of HGV traffic, from tolled high-ranked roads (motorways and/or expressways) to parallel road infrastructure. Does in your country have such problems caused by avoiding road charges and/or tolls for HGV's and using not high ranked roads?</p>
	<p><input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> No the system is an area tolling: the entire road network of the Swiss territory (with the exception of the access route to the Grand Saint Bernard tunnel until the border inside the tunnel / lump tunnel fee instead of HGV fee)</p> <p>As result of a study ("Traffic diversion caused by the introduction of a distance-related toll system in Austria in 2004"), which identified some "hot spots" with diversion at the start of the electronic road pricing system in 2004, measures were successfully taken on the parallel network in order to re-divert this (speed/weight limits, traffic bans for HGVs etc.)</p>
8b)	<p>If yes to 8a), how does your country manage these problems, are there examples for road tolls and/or charges on parallel roads to the high ranked networks? Are there traffic bans for HGV on parallel routes to the high ranked network, to help that no traffic is diverted?</p>

9)	<p>Please provide information on the development of traffic by vehicle categories on the tolled/charged road network and, if available, the development of the shares of EURO classes of HGV's on this network since getting into force of the EU-Directive 2006/38/EC.</p>
	<p>Data will follow (Modal Shift Report Nov 2015)</p>

10)	<p>Are you able to provide information about whether infrastructure charging has had an impact on freight traffic on the interurban road network (e.g. traffic performance, degree of loading or empty runs)?</p>
	<p><input type="checkbox"/> X Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>
	<p>In general the loading charge is increased after the introduction of the stepwise 40 ton limit and HGV fee (2001: 7,8 t/veh) to an average of 12.1 t /veh (all categories of heavy good vehicles mixed).</p>

11)	<p>Is revenue from infrastructure charging earmarked for reinvestment in the transport sector in your Member State?</p>
-----	---

☐ All of it ☒ Some of it, see under N° 7a
☐ None of it ☐ Don't know

12) Please provide details about your country's policy (and practice) in terms of earmarking infrastructure charging revenue.

All revenues from road charging is earmarked for planning, construction, maintenance and refinancing of the (tolled) federal road network.

13a) One of the main strategic objectives of the transport protocol of the Alpine Convention is shifting cargo from road to rail.

Did the implementation of the EU-Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC or of similar measures contribute to achieve the objectives of a, b and c of Article 14 of the Transport Protocol

Switzerland : HGV-fee (LSVA), not Eurovignette Directive

☒ X Yes ☐ No ☐ Don't know/No view: introduction of HGV-fee (LSVA) in 2001

13b) If yes to 13a), please provide a short summary of these positive effects.

Table will follow

14a) Are there any plans in your country to implement additional measures in the field of tolls and/or user charges?

☒ X Yes ☐ No ☐ Don't know/No view

14b) If yes to 14a), please provide information which measures are planned and the schedule for their implementation.

Further measures under examination

15a) Is your country planning to implement the relevant provisions of the latest Eurovignette Directive 2011/76/EU for better reflecting the external costs of traffic-based air and noise pollution?

Switzerland: HGV-fee (LSVA) already including uncovered infrastructure costs and external costs

	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Don't know/No view
15b)	If yes to 15a), please provide information, which measures are planned and the schedule for their implementation.

16)	Do you have any additional comments?

Thank you for your time and support.



National survey on the application of the Eurovignette Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC

1 Background and purpose

The actual mandate 2013/2014 of the Working Group on Transport (WGT) of the Alpine Convention (Doc. PC 51/B4 from 7th November 2012) also deals with article 14 of the transport protocol and the gradually full implementation of the polluters pay principle in road freight transport in Alpine countries.

In this context Italy and Austria have been invited by the Ministers of Environment through the Permanent Committee to jointly elaborate a schedule of work for the implementation of 1.) a) ii) (1) and (2). This task has to be done in the institutional framework of the Working Group on Transport (WGT) and should be finalised until the XIIIth Alpine Conference in December 2014 in Torino.

The first aspect of the mandate [ii) (1)] is to analyse to which extent the Eurovignette Directive is in line with the provisions of article 14. In order to be able to proceed to this analysis, Member States are asked in a first step to indicate the experiences made with respect to the implementation of Eurovignette Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC. Therefore, the following questionnaire has been elaborated by Austria and finalized with Italy.

Your answers to the questions, which should please give all relevant information as short and concise as possible, will be used to get an overview on the national challenges, special circumstances, benefits, difficulties and obstacles with respect to the implementation of the EU-Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC. If you consider it useful you can also indicate relevant web-links.

Please save your responses in a Microsoft Word *.doc or *.docx format and email the completed survey **on 15th of September 2013 at the latest** to wolfgang.grubert@bmvit.gv.at, Angelini.paolo@minambiente.it and Thierry.Louis@developpement-durable.gouv.fr.

The consolidated version of Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy good vehicles for the use of certain infrastructures can be a downloaded with this Hyperlink in [English](#) and in [German](#).

2 Contact details

Name of person responsible for completing the questionnaire: Jens Staats

Name of Authority: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Email: Jens.staats@bmvi.bund.de

Telephone: +49 (0)30-18300-2613

3 Questionnaire

- 1) Please provide all relevant national legal principles and rules for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) in your country.

HGV toll was raised until 30.09.2015 from a maximum permission weight (MPW) of over 12 t, since 01.10.2015 for HGV from a gvw of 7,5 t and more.

The relevant regulations are:

- Law for toll on federal roads "Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG)"
- Regulation for HGV toll "Lkw-Maut-Verordnung (LKW-MautV)"
- Law for the toll system „Mautsystemgesetz (MautSysG)"
- Regulation to order the beginning of toll charging at sections of federal roads „Verordnung zur Anordnung des Beginns der Mauterhebung auf Abschnitten von Bundesstraßen (BStrMautErhebV)"
- Regulation to enlarge the toll routes „Mautstreckenausdehnungsverordnung (MautStrAusdehnV)"
- Regulation to regulate the toll nodes for certain segments of federal roads „Verordnung zur Regelung der Maut-Knotenpunkte für bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen (BFStrMKnotV)"

- 2) Please attach a map (e.g. as pdf-document) showing where tolls and user charges are collected in your country.

The toll tables of the Federal Road Research Institute (BASt) list the current highways and federal roads subject to the toll, including the tariff-relevant lengths: www.mauttabelle.de

A current map of the road network under toll dating from 01.07.2015 is attached as Appendix 1 and available in the Internet:

http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/karte-mautpflichtige-bundesstrassen-ab-2015-07-01.pdf?__blob=publicationFile

- 3a) Does your Member State apply tolls and/or user charges on roads not included in the trans-European road network?

☒ Yes ☐ No

- 3b) If yes to 3a), please provide information on the roads and/or the road network concerned.

(cp. 2. Segments under toll)

The German TEN does not contain all segments of highways and federal roads subject to the toll.

- 4) One of the main benefits of this survey should be to identify and compare the current toll rates and/or levels of user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW).

Therefore please indicate the current toll rates and/or user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) applied in your country.

Please indicate also, if toll rates and/or user charges are subject to the value added tax (VAT) in your country and if yes, if the VAT is included in the listed rates.

As example see the respective table for Austria (<http://www.asfinag.at/en/maut/maut-fuer-lkw-und-bus>).

To determine the toll the following classification in pollution classes is applied:

Emission classes according to the German Federal Trunk Road Toll Act (BFStrMG)						
	Category A	Category B	Category C	Category D	Category E	Category F
Emission class	S6	EEV Klasse 1, S5	S4, S3 mit PMK 2*	S3, S2 mit PMK 1*	S2	S1, keine SSK
Euro emission class	Euro 6	EEV 1, Euro 5	Euro 4, Euro 3 + PMK 2*	Euro 3, Euro 2 + PMK 1*	Euro 2	Euro 1, Euro 0

* Particulate reduction classes are retrofitting standards to lower particulate emissions. Particulate reduction class 1 or higher is required for category, for category C, particulate reduction class 2 or higher is required.

Starting from 01.01.2015 the external cost of air pollution were introduced as part of the toll. Therefore the toll categories in dependence of the emission classes of the vehicle were enlarged from 4 to 6. With the lowering of the toll obligation from 12 t MPW to 7.5 t MPW from 01.10.2015 onwards, also the number of axes classes was enlarged from 2 to 4.

Toll per kilometre from 01.01.2015 (no longer valid)

Category	Proportion of toll rate (in cents) Costs for air pollution	Number of axles**	Proportion of toll rate (in cents) Costs for infrastructure	Toll rate (in cents)
A	0	bis 3	12,5	12,5
		ab 4	13,1	13,1
B	2,1	bis 3	12,5	14,6
		ab 4	13,1	15,2
C	3,2	bis 3	12,5	15,7
		ab 4	13,1	16,3
D	6,3	bis 3	12,5	18,8
		ab 4	13,1	19,4

		ab 4	13,1	20,4
F	8,3	bis 3	12,5	20,8
		ab 4	13,1	21,4

Toll rates per kilometre from 1 October 2015

Category	Proportion of toll rate (in cents) Costs for air pollution	Number of axles**	Proportion of toll rate (in cents) Costs for infrastructure	Toll rate (in cents)
A	0	2	8,1	8,1
		3	11,3	11,3
		4	11,7	11,7
		ab 5	13,5	13,5
B	2,1	2	8,1	10,2
		3	11,3	13,4
		4	11,7	13,8
		ab 5	13,5	15,6
C	3,2	2	8,1	11,3
		3	11,3	14,5
		4	11,7	14,9
		ab 5	13,5	16,7
D	6,3	2	8,1	14,4
		3	11,3	17,6
		4	11,7	18,0
		ab 5	13,5	19,8
E	7,3	2	8,1	15,4
		3	11,3	18,6
		4	11,7	19,0
		ab 5	13,5	20,8
F	8,3	2	8,1	16,4
		3	11,3	19,6
		4	11,7	20,0
		ab 5	13,5	21,8

**The tandem axle counts as two axles, the tridem axle counts as three axles. Lift and retractable axles are always taken into account, regardless of whether a vehicle axle is being used or is lifted during transportation, in other words has no road contact.

Toll is free of VAT.

5)	In order to be able to compare toll rates and/or user charges for the different categories of vehicles, please indicate the toll rates and user charges for for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) with more than 4 axles, EURO III, V and VI.
	Cp. 4

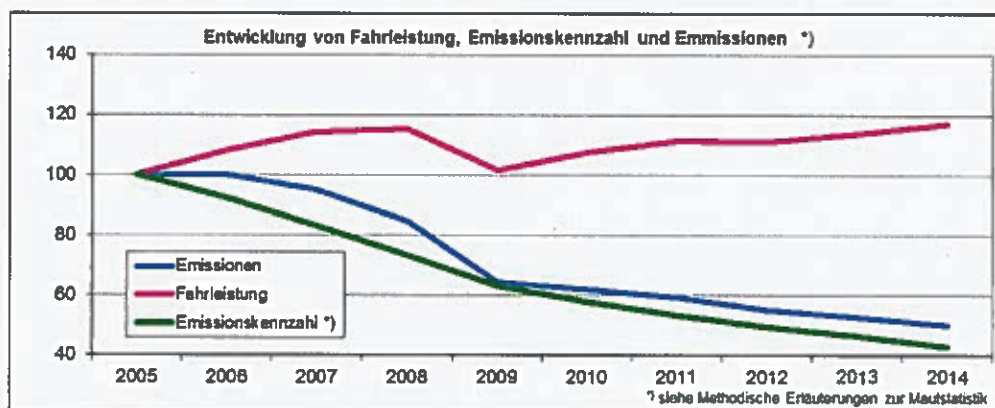
6a)	Does your country vary toll rates according to EURO emission classes as set out in Annex 0 of 2006/38/EC and/or the time of day, type of day or season?
	<input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No
6b)	If yes to 6a), please provide information about how this differentiation is implemented in your country.
	Cp. 4, toll is differentiated by EURO-classes, not by parameters like location or time.

6c)	Are the impacts of the differentiation of infrastructure charges according to EURO classes on air pollution being monitored?
	<input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No

- 6d) If yes to 6c), please specify how they are being/will be monitored, and whether you are able to provide us with link to related documents.

The kilometre performance subject to the toll and generated by the different EURO-classes is statistically evaluated.

Toll statistics differentiate the pollutant load of rides subject to toll by identifying the emission indicators (g/kwh, see methods) per county of vehicle registration. **The emission indicator is a fictional value, used to compare, related to the state where the vehicle is registered, the pollutant load basing on the kilometres driven in each single emission class.** Compared to 2013 the emission indicators declined clearly in 2014 by the continuous substitution of relative more polluting to relative more environmentally friendly vehicles – by in average 8.5 %. The value declined for german vehicles by 8.8% and by 8.4% for foreign vehicles. (Bundesamt für Güterverkehr 2015: Mautstatistik Jahrestabellen 2014) **Appendix 2**



- 7a) Toll rates may in exceptional cases be subject to a mark-up for the financing of specific projects of high European interest. If your country does not already apply this exception, does it have any plans to do so?

☐ Yes ☒ No

- 7b) If yes to 7a), please provide information, on how this exception will be applied in your country (respective project, planned timetable for implementation and level of toll rates for each vehicle category).

[Click here to enter text.](#)

- 8a) Article 7a para 5 deals with the problem of shifting, especially of HGV traffic, from tolled high-ranked roads (motorways and/or expressways) to parallel road infrastructure. Does in your country have such problems caused by avoiding road charges and/or tolls for HGV's and using not high ranked roads?

☒ Yes ☐ No

- 8b) If yes to 8a), how does your country manage these problems, are there examples for road tolls and/or charges on parallel roads to the high ranked networks? Are there traffic bans for HGV on parallel routes to the high ranked network, to help that no traffic is diverted?

Cp Appendix 3 "Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut".

Diversions to avoid toll charges are not an area-wide issue. If traffic relocations occur in relevant scales, the extension of toll charge to further federal roads is allowed as well as line blocking for HGV (e.g. for cross-town segments)

- 9) Please provide information on the development of traffic by vehicle categories on the tolled/charged road network and, if available, the development of the shares of EURO classes of HGV's on this network since getting into force of the EU-Directive 2006/38/EC.

Cp. Appendices 2 and 4.

- 10) Are you able to provide information about whether infrastructure charging has had an impact on freight traffic on the interurban road network (e.g. traffic performance, degree of loading or empty runs)?

☒ Yes ☐ No ☐ Don't know/No view

There are several special reports dedicated to this issue, which are available in the Internet (but only in German):

http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Marktbeobachtung/Sonderberichte/sonderberichte_node.html

- Special report about the effects of distance-related HGV toll „Sonderbericht über die Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut“ September 2005
- Special report: 1½ years HGV toll – Effects to the German goods transport industry „Sonderbericht: Eineinhalb Jahre Lkw-Maut – Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe“ Nov. 2006

Moreover there are current autumn reports and yearly reports from the Federal Office for goods Transport (BAG):

http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Marktbeobachtung/Herbst und Jahresberichte/herbst und jahresberichte_node.html

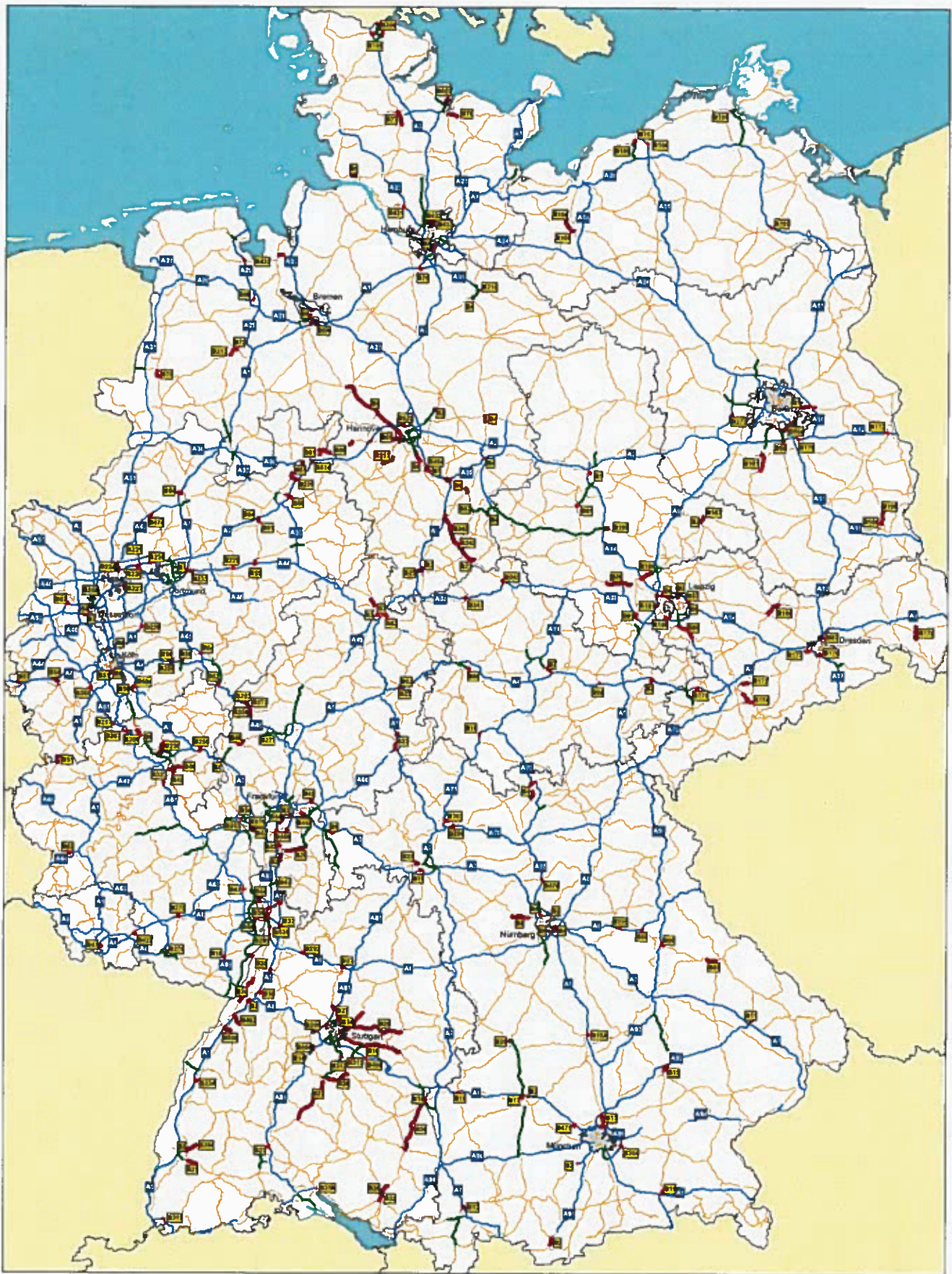
Short summary:

- The share of empty trips has been reduced, the utilized capacity increased.
- The toll is taken into account when investing in new HGVs.
- The toll is declared with transport costs or taken into account for calculations. The shift of toll costs to the client is not always complete (it depends on the market power of the enterprise)
- The effects of the toll on modal split are low and depend heavily on the transported good, the length of the transport and the existence of an alternative (ship, Terminal for combined transport etc.).

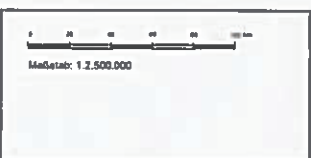
11)	Is revenue from infrastructure charging earmarked for reinvestment in the transport sector in your Member State?
	<input type="checkbox"/> All of it <input checked="" type="checkbox"/> Some of it <input type="checkbox"/> None of it <input type="checkbox"/> Don't know
12)	Please provide details about your country's policy (and practice) in terms of earmarking infrastructure charging revenue.
	<p>The <i>Law for toll on federal roads</i>, Art. 11 foresees that the toll belongs to the Bund. The costs for the whole toll system are fully covered by the toll. The rest of the toll, except 150 Million Euro per year, are fed into the federal household and completely used for infrastructure improvements and federal highways and roads. The respective income and costs are listed and operated separately in the federal household.</p> <p>Deviant from above up to 450 Million Euro per year are used for federal programs to implement the goals employment, qualification, environment and security in enterprises of the good transport branch under toll obligation.</p> <p><i>Original text of the law (not available in English):</i></p> <p>BFStrMG - § 11 Mautaufkommen</p> <p>(1) Das Mautaufkommen steht dem Bund zu. Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems sowie Finanzmittel, die zur Verwaltung der nach § 1 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes errichteten Gesellschaft dienen und dieser Gesellschaft vom Bund als Eigentümer zur Verfügung gestellt werden, werden aus dem Mautaufkommen geleistet. Das verbleibende Mautaufkommen wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen verwendet. Im Bundeshaushalt werden die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben getrennt voneinander dargestellt und bewirtschaftet.</p> <p>(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 3 werden jährlich bis zu 450 Millionen Euro von dem verbleibenden Mautaufkommen für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs verwendet.</p>
13a)	<p>One of the main strategic objectives of the transport protocol of the Alpine Convention is shifting cargo from road to rail.</p> <p>Did the implementation of the EU-Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC or of similar measures contribute to achieve the objectives of a, b and c of Article 14 of the Transport Protocol.</p>
	<input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Don't know/No view
13b)	If yes to 13a), please provide a short summary of these positive effects.
	<p>The toll has only a minor influence on modal split, but positive effects on emission classes, the use of capacities and the share of empty trips (cp. Question 10).</p>

14a)	Are there any plans in your country to implement additional measures in the field of tolls and/or user charges?
	<input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Don't know/No view
14b)	If yes to 14a), please provide information which measures are planned and the schedule for their implementation.
	<p>At the moment a so-called infrastructure fee for cars on highways and federal roads is planned. (The respective law is already adopted, but the implementation not yet). The future infrastructure fee has to be paid by all keepers of in Germany registered cars for one year. The price of the yearly vignette depends on the cubic capacity, the fuel and the environmental properties of the car.</p> <p>Keepers of not in Germany registered cars can choose between a vignette for 10 days, 2 months or 1 year and book it via Internet. Additionally a purchase at sales offices, e.g. at petrol stations should be possible. The yearly vignette can be validated at each day of the year and has then a validity for 12 months.</p>
15a)	Is your country planning to implement the relevant provisions of the latest Eurovignette Directive 2011/76/EU for better reflecting the external costs of traffic-based air and noise pollution?
	<input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Don't know/No view
15b)	If yes to 15a), please provide information, which measures are planned and the schedule for their implementation.
	<p>Since 01.01.2015 external costs caused by air pollution are included in the toll (cp. 4)</p>
16)	Do you have any additional comments?
	<p>Click here to enter text.</p>

Thank you for your time and support.



- BAB
- Mautfreie Bundesstraßen
- Seit 1.1.2007 (MautStAusdehnV) bzw. 1.8.2012 mautpflichtige Bundesstraßen
- Weitere mautpflichtige Bundesstraßen ab 1.7.2015



Erstellt am:
22.03.2015

Erstellt von:
BAST (V2)
BAV (StB 12)

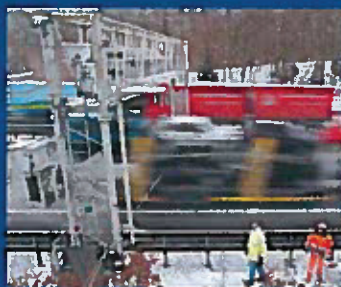
Maut auf Bundesstraßen ab 1.7.2015





Bundesamt
für Güterverkehr

... aktiv für den **Güterverkehr**



Mautstatistik

Jahrestabellen 2014

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einführung.....	1
Vorwort Jahrestabellen 2014.....	2
Mautpflichtige Fahrleistungen (Tabelle J 1).....	3
Mautfahrten (Tabelle J 2)	4
Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr über Grenzübergänge an mautpflichtigen Straßen (Tabellen J 3 bis J 5).....	4
Emissionskennzahlen und Schadstoffklassen (Tabellen J 6 und J 7).....	5
Fahrleistungen und Mautfahrten nach Emissions- und Achsklasse (Tabellen J 8 und J9).....	7
Mautfahrten (Tabellen J 10 und J 11).....	7
Zeitreihen (Grafiken Z 1, Z 2, Z 7).....	8
Sonderauswertungen (Grafiken S1, S 2).....	9
 J1 Tabellen und Grafiken	 11
J2 Tabellen und Grafiken	14
J3 Tabellen und Grafiken	17
J4 Tabellen	23
J5 Tabellen	24
J6 Tabellen und Grafiken	25
J7 Tabellen und Grafiken	27
J8 Tabellen und Grafiken	31
J9 Tabellen und Grafiken	34
J10 Tabellen und Grafiken	36
J11 Tabellen und Grafiken	39
 Z 1 Grafiken	 41
Z 2 Grafiken	43
Z 7 Grafiken	44
S 1 Grafiken	45
S 2 Grafiken	46

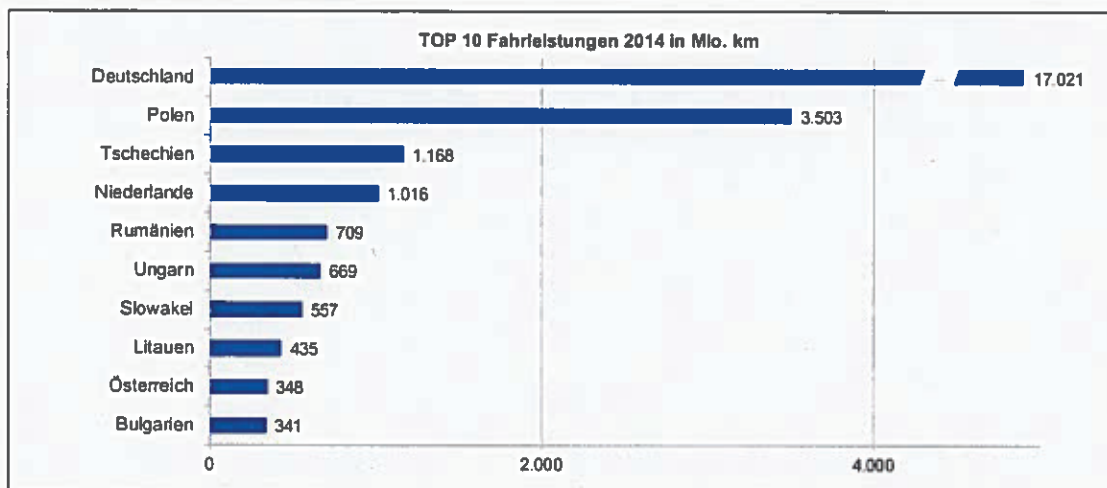
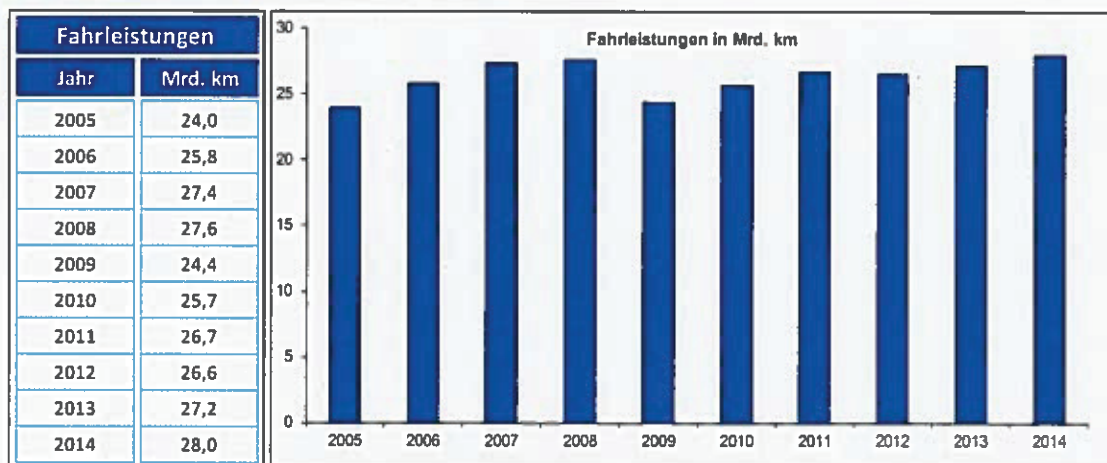
Anhang Methodische Erläuterungen

Einführung

Seit 2005 wird in Deutschland eine streckenbezogene Gebühr für schwere Lkw auf Autobahnen erhoben. Die Mautpflicht¹ gilt für LKW ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen grundsätzlich auf den rund 12.800 km Bundesautobahnen (BAB) sowie auf rund 1.200 km autobahnähnlichen Bundesstraßen. Die LKW-Maut gibt es nun seit 10 Jahren. Seitdem wurden von mautpflichtigen Fahrzeugen auf dem mautpflichtigen Streckennetz rund 263 Mrd. km zurückgelegt.

Im Rahmen der Mautstatistik werden Daten über die Fahrleistungen und Fahrten nach verschiedenen Kriterien statistisch ausgewertet. Die Statistiken werden seit Anfang 2008 in einer monatlichen und jährlichen Erscheinungsfolge auf der BAG-Homepage publiziert.

Im Jahr 2014 haben mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge rund 28 Mrd. km auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz zurückgelegt. Damit ist die Fahrleistung gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 2,9 % gestiegen.



¹ Bundesfernstraßenmautgesetz (BFSrMG) <http://www.gesetze-im-internet.de/bfsrma/index.html>



Vorwort Jahrestabellen 2014

Die Aufbereitung der Tabellen und Übersichten der Mautstatistik erfolgt zeitnah durch das Bundesamt für Güterverkehr. Die Daten werden kontinuierlich durch den Vertragspartner geliefert. Da die anschließende Datenaufbereitung durch das Bundesamt systembedingt z. T. mit geringen zeitlichen Differenzen erfolgt, kann die vorliegende Veröffentlichung nicht in jedem Fall zu Vergleichszwecken mit früheren Veröffentlichungen auch anderer Stellen herangezogen werden. Weitere Informationen zur Datenbasis können den „**Methodischen Erläuterungen**“ im Anhang entnommen werden.

Die nachfolgenden Tabellen und Grafiken stellen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2014, zum Teil im Vergleich zum Jahr 2013 sowie in Zeitreihen dar. Dabei werden zunächst die mautpflichtigen Fahrleistungen und Mautfahrten insgesamt und differenziert nach den Nationalitäten dargestellt (Tabellen J 1 und J 2). In diesem Text und auch in den Tabellen ist mit dem Begriff Nation oder Nationalität der Staat gemeint, in dem das Kraftfahrzeug zugelassen wurde (Zulassungsstaat). Anschließend folgen Daten zum grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr über Grenzübergänge an mautpflichtigen Autobahnen (Tabellen J 3 bis J 5) sowie eine Differenzierung nach Emissionskennzahlen und Schadstoffklassen (Tabellen J 6 und J 7). Detaillierte Auswertungen des mautpflichtigen LKW-Verkehrs einzelner Nationalitäten bezüglich Achs- und Schadstoffklassen (Tabellen J 8 und J 9) sowie die fahrzeugbezogenen Werte der Fahrleistungen und durchschnittlichen Streckenlängen sind in weiteren Tabellen dargestellt (Tabellen J 10 und J 11).

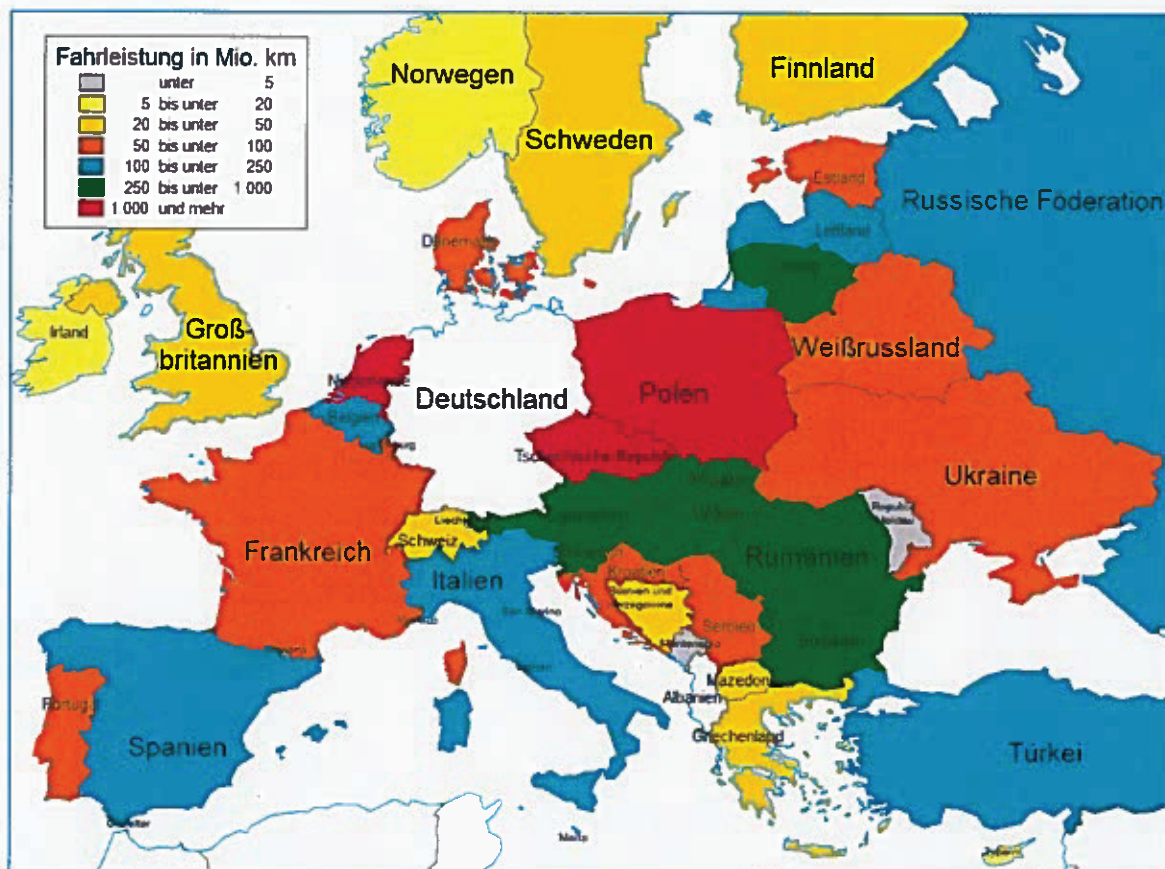
Nach den Jahrestabellen folgen Zeitreihen für die Fahrleistungen (Tabelle Z 1) und Mautfahrten (Tabelle Z 2) nach Nationalität sowie nach Schadstoffklassen (Tabelle Z 7). In den Zeitreihendarstellungen ist bei Jahresvergleichen zu beachten, dass mit Wirkung zum 1.8.2012 das mautpflichtige Streckennetz um mehr als 1.100 km auf mehrstreifige Bundesstraßenabschnitte erweitert wurde.

Zusätzlich enthält die Zusammenstellung als Sonderauswertung Schaubilder zu den Anteilen der Mautfahrten nach Fahrtlänge (Schaubild S 1) sowie nach den Anteilen der Fahrthäufigkeit je eingesetztem Fahrzeug (Schaubild S 2).

Mautpflichtige Fahrleistungen (Tabelle J 1)

- insgesamt

Deutsche und ausländische LKW² ab 12 t zGG legten im Jahr 2014 insgesamt rund 28 Mrd. Kilometer auf mautpflichtigen Straßen zurück. Dies bedeutet einen Zuwachs von 2,9 % gegenüber dem Vorjahr und ist damit die höchste jährliche Fahrleistung seit der Einführung der LKW-Maut im Jahr 2005³. Die nachfolgende Karte bildet die Fahrleistung von Fahrzeugen aus Europa (ohne Deutschland) auf den mautpflichtigen deutschen Straßen ab.



- nach Zulassungsstaaten

Differenziert man die Fahrleistungswerte nach den Zulassungsstaaten der Kraftfahrzeuge, so erzielten deutsche Fahrzeuge mit einem Plus von 0,6 % der mautpflichtigen Fahrleistung nur ein geringes Wachstum gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Fahrleistungsanstieg gebietsfremder LKW betrug dagegen insgesamt 6,9 %, wobei die zur EU gehörenden Länder einen Anstieg um 7,4 % und Fahrzeuge aus Ländern außerhalb der EU einen negativen

² Lastkraftwagen, Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge.

³ Ohne Berücksichtigung der erst nach dem 1.8.2012 mautpflichtigen Bundesfernstraßen wurden die höchsten Fahrleistungen nach wie vor im Jahr 2008, dem letzten Jahr vor der Wirtschaftskrise, erzielt.



Wachstum um -0,5 % verursachten. Insbesondere die Fahrleistung der jungen Mitgliedsstaaten ab 2004 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 7,9 %.

Der Anteil deutscher LKW bei den mautpflichtigen Fahrleistungen hat sich gegenüber dem Vorjahr von 62,2 % auf 60,7 % verringert.

Die Reihenfolge der nach den Fahrleistungen **zehn leistungsstärksten** Zulassungsstaaten mit Polen (Anteil 12,5 %), Tschechien (4,2 %), Niederlande (3,6 %), Rumänien (2,5 %), Ungarn (2,4 %), Slowakei (2,0 %), Litauen (1,6 %), Österreich (1,2 %), Bulgarien (1,2 %) und Slowenien (1,1 %) hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verändert. Die stärksten Zuwachsraten gegenüber dem Vorjahr haben die als letzte in der EU aufgenommenen Länder Kroatien (+ 25,4 %), Rumänien (+ 20,2 %) und Bulgarien (+ 15,7 %) erzielt. Die größten prozentualen Rückgänge lagen bei den LKW aus Schweden (-12,2 %), Italien (-9,6 %), Frankreich (-6,9 %) und Dänemark (- 6,8 %).

Mautfahrten (Tabelle J 2)

Aufgrund der Erfassungsmöglichkeiten entsprechen „Mautfahrten“ nicht den Beförderungen oder Leerfahrten nach der Verkehrsleistungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (vgl. „Methodische Erläuterungen“). Insgesamt stieg die Anzahl der Mautfahrten im Jahr 2014 um 3,9 %.

Für die Anzahl der Mautfahrten von im Inland zugelassenen mautpflichtigen LKW ist ein unterdurchschnittlicher Zuwachs von 2,6 % (+ 7,5 Mio.) zu verzeichnen. Die anderen EU-Staaten konnten in dieser Wertung insgesamt um 9,3 % (+ 6,1 Mio.) gegenüber dem Vorjahreszeitraum zulegen. Für besondere Steigerungsraten sind Fahrzeuge aus Polen (+2,8 Mio.), Rumänien (+1,0 Mio.) und Tschechien (+ 0,6 Mio.) verantwortlich. Mit 18,7 Mio. Mautfahrten führten polnische LKW weiterhin die meisten mautpflichtigen Fahrten gebietsfremder LKW in Deutschland durch.

Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr über Grenzübergänge an mautpflichtigen Straßen (Tabellen J 3 bis J 5)

Daten zum grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr liegen nicht für alle deutschen Autobahn-Grenzübergänge vor, da verschiedene Autobahnabschnitte an den Grenzen zu Frankreich und der Schweiz mautfrei sind. Hierdurch können für diese beiden Nachbarstaaten im Folgenden keine weiteren länderbezogenen Analysen dargestellt werden. Die Anzahl der mautpflichtigen Fahrten über die erfassten Grenzübergänge hat sich gegenüber dem Vorjahr von insgesamt 36,2 Mio. auf 37,7 Mio. erhöht. Betrachtet man die



einzelnen Grenzübergänge, so zeigen sich besondere Zuwächse an den Grenzübergängen A4 Görlitz (+11,9 %) zu Polen, A61 Schwanenhaus (+10,5 %) zu den Niederlanden und A7 Füssen (+ 8,9 %) zu Österreich. Der am stärksten frequentierte Grenzübergang war Straelen (BAB A40, D/NL) mit 3,4 Mio. mautpflichtigen Fahrten, gefolgt von Frankfurt/Oder (BAB A12, D/PL) mit 3,2 Mio. und Suben (BAB A3, D/A) mit 2,8 Mio. mautpflichtigen Fahrten.

Die Grafiken in der Übersicht J 3a stellen eine weitere Aufteilung des grenzüberschreitenden Verkehrs mit den fünf stärksten Zulassungsstaaten je angrenzenden Nachbarstaat dar. Beim grenzüberschreitenden Verkehr mit den Nachbarstaaten Dänemark, Belgien und Luxemburg erreichten deutsche LKW die höchsten Anteile. Bei den Grenzen zu den Nachbarstaaten Niederlande, Tschechien, Österreich und Polen dominierten die in dem jeweiligen Nachbarstaat angemeldeten LKW.

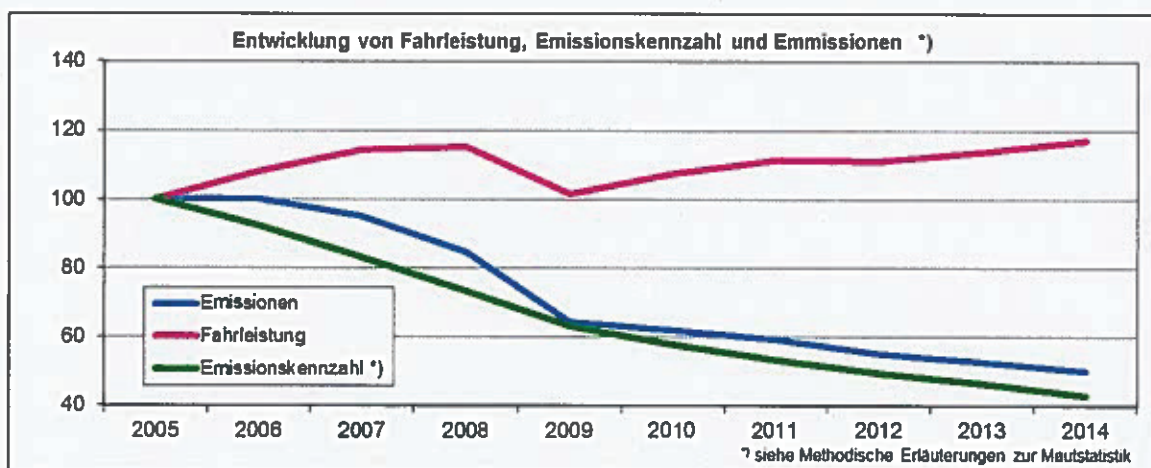
Emissionskennzahlen und Schadstoffklassen (Tabellen J 6 und J 7)

Die Mautstatistik unterscheidet die Schadstoffbelastung bei den mautpflichtigen Fahrten, indem Emissionskennzahlen (g/kwh, vgl. „Methodische Erläuterungen“) nach Zulassungsstaaten ausgewiesen werden. Die Emissionskennzahl ist ein fiktiver Wert, um bezogen auf die Zulassungsstaaten die Schadstoffbelastung auf Basis der in den einzelnen Schadstoffklassen gefahrenen Kilometer miteinander zu vergleichen. Gegenüber dem Vorjahr haben sich die Emissionskennzahlen im Jahr 2014 durch die anhaltende Substitution vergleichsweise umweltschädlicher durch umweltfreundlichere Fahrzeuge sehr deutlich - um durchschnittlich 8,5 % - verringert. Dabei gingen der Wert für deutsche LKW um 8,8 % und der für gebietsfremde LKW um 8,4 % zurück. Die niedrigste Emissionskennzahl erreichten Fahrzeuge aus Österreich mit 3,83 g/kWh, dicht gefolgt von Fahrzeugen aus Deutschland (3,91), Slowenien (3,91), Dänemark (3,96) und Ungarn (3,97). Dagegen wiesen mautpflichtige LKW aus Griechenland (6,65) und Irland (5,15) weiterhin die höchsten Emissionskennzahlen auf.

Die Verbesserung der Emissionskennzahlen spiegelt sich in den Fahrleistungsanteilen der verschiedenen Schadstoffklassen wider. Die Höhe der Maut ist unter anderem abhängig von der Schadstoffklasse des eingesetzten Fahrzeuges, so dass inzwischen der Anteil aller mautpflichtiger Fahrleistungen in Deutschland mit Fahrzeugen der Emissionsklassen S 6/Euro 6, EEV und S 5/Euro 5 im Jahr 2014 durchschnittlich 89 % betrug (Vorjahr 84,2 %). Nur noch 11 % der Fahrleistung wird damit in den Emissionsklassen S 1/Euro 1 bis S 4/Euro 4 zurückgelegt.

Um die kostengünstigste Mautkategorie zu nutzen, investierten Unternehmen im Jahr 2014 verstärkt in S 6/Euro 6-LKW. Zum 1.1.2015 hat die Klasse S 6/Euro 6 einen eigenen (den niedrigsten) Mautsatz erhalten, so dass hierdurch zusätzliche Anreize geschaffen wurden. Im Jahr 2014 wurden bereits 12,7 % der Fahrleistung von Fahrzeugen in der Emissionsklasse S 6/Euro 6 zurückgelegt.

Bei der Betrachtung der Fahrleistungsanteile nach Fahrzeugherkunft ergeben sich folgende Differenzierungen. Während 24,3 % der ausländischen Gesamtfahrleistung (2,7 von 11,0 Mrd. km) mit Fahrzeugen der Emissionsklassen S 6/Euro 6 und EEV erbracht wurden, lag der Anteil für Fahrzeuge mit deutscher Nationalität bereits bei 33,2 % (5,7 von 17,0 Mrd. km). Vergleichsweise höhere kumulierte Anteilswerte als Deutschland weisen die Fahrleistungen von Fahrzeugen aus Österreich (64,8 %), Ungarn (53,3 %), Slowenien (48,4 %), der Slowakei (47,6 %) und Tschechien (38,7 %) in diesen beiden Emissionsklassen auf.



Die vorstehende Abbildung stellt die Entwicklung (2005 = 100 der Fahrleistung, der durchschnittlichen Emissionskennzahl und der mit der jeweiligen höchstzulässigen Schadstoffmenge je Schadstoffklasse (s. „Methodischen Erläuterungen“ im Anhang) multipliziert mit den in dieser Klasse gefahrenen Kilometern errechneten Schadstoffmenge dar. Während die Fahrleistung im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2005 um etwa 17 % zugenommen hat, reduzierte sich der so ermittelte Schadstoffausstoß⁴ um fast die Hälfte (49,9 %).

⁴ Hinweis: Der CO₂-Ausstoß wird bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt.



Fahrleistungen und Mautfahrten nach Emissionsklasse und Achsklasse (Tabellen J 8 und J 9)

Der Fahrleistungsanteil der mautpflichtigen Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen lag im Jahr 2014 wie in den Vorjahren bei etwa 95 %. Differenziert man dabei zusätzlich nach der Fahrleistung im Inland bzw. im Ausland zugelassener LKW, so liegen die jeweiligen Anteile bei 92,6 % bzw. 98,3 %.

In der Differenzierung nach den Schadstoffklassen zeigt sich, dass der Anteil der schadstoffärmeren Klassen S 5 und EEV/S 6 innerhalb der Achsklasse > 3 bei 90 % und innerhalb der Achsklasse ≤ 3 bei 74 % liegt.

Der Anteil der Mautfahrten (Tabelle J 9) mit mehr als drei Achsen betrug im Jahr 2014 87,2 % (Fahrleistung 95 %). Der Unterschied ist darin begründet, dass mit solchen Fahrzeugen eher weniger, dafür aber Fahrten über weitere Strecken durchgeführt werden.

Mautfahrten (Tabellen J 10 und J 11)

In der Tabelle J 10 werden Durchschnittswerte für die mautpflichtige Fahrleistung und die Anzahl der Fahrten von Mautfahrzeugen dargestellt. Grundlage hierfür ist die Berechnung der Anzahl der Mautfahrzeuge, die anhand der im System in anonymisierter Form registrierten unterschiedlichen KFZ-Kennzeichen ermittelt wird. In diesem Zusammenhang wird **insbesondere** auf die Definitionen und Erklärungen in den „Methodischen Erläuterungen“ hingewiesen. Während in den monatlich veröffentlichten Tabellen M 10 je Monat etwa 750.000 unterschiedliche KFZ-Kennzeichen ermittelt wurden, liegt der Jahreswert bei über 1,3 Mio. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass zum einen ein reales Fahrzeug innerhalb eines Jahres mehrfach als Mautfahrzeug gezählt wird, wenn ein Kennzeichenwechsel erfolgt. Zum anderen werden bei den Jahresberechnungen auch Fahrzeuge gezählt, die nur wenige mautpflichtige Fahrten oder nur einmal im Laufe des Jahres eine mautpflichtige Fahrt durchführen. Dabei handelt es sich insbesondere um LKW, die nicht mit einer OBU ausgestattet sind und daher manuell eingebucht wurden. So haben fast 560.000 Mautfahrzeuge mit unterschiedlichen KFZ-Kennzeichen im Jahr 2014 nur 4 oder weniger Mautfahrten durchgeführt.

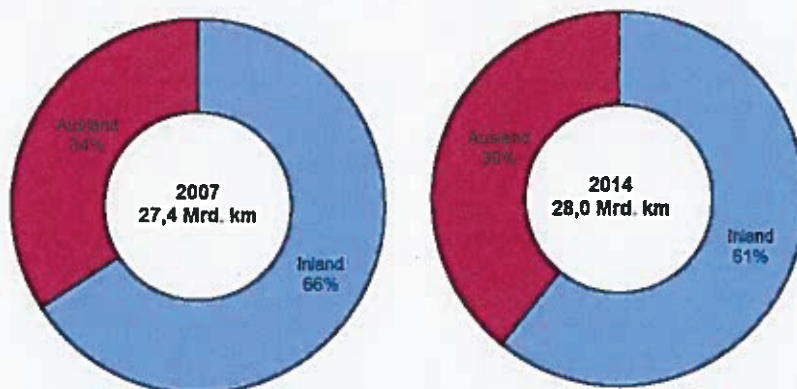
Aus der Tabelle J 10 geht hervor, dass bei Auswertung der mittleren Fahrleistung je Fahrzeug – hierbei werden die Werte aus den Tabellen J 1 und J 2 herangezogen - neben den im Inland zugelassenen Fahrzeugen mit 29.567 km die Fahrzeuge aus den Zulassungsstaaten Tschechien mit 23.916 km, Slowenien mit 23.468 km, Ungarn mit

23.213 km, Zypern mit 23.058 km, und Polen mit 21.698 km über dem Durchschnittswert (20.635 km) liegen.

Demgegenüber liegen bei den gebietsfremden LKW diejenigen aus Luxemburg und den Niederlanden mit durchschnittlich 189 bzw. 158 Fahrten weiterhin an der Spitze der Mautfahrten. Ein wesentlicher Grund hierfür dürfte in den relativ kurzen Entfernungen zwischen den Grenzen dieser Staaten zu Deutschland und den deutschen Wirtschaftszentren an Rhein und Ruhr zu suchen sein. Entsprechend führen die relativ großen Entfernungen zwischen der deutschen Grenze und den wichtigsten deutschen Wirtschaftszentren und Seehäfen zu überdurchschnittlich großen Fahrtweiten (J 11) pro Mautfahrt bei Fahrzeugen aus Kroatien (197,2 km), Griechenland (188,6 km) und Polen (187,6 km).

Zeitreihen

Die Veröffentlichung der Daten zur Mautstatistik erfolgt seit Januar 2008. In den Monatsstatistiken 2008 sind auch die Vorjahresergebnisse (2007) enthalten.



Die vorstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Anteile an der Fahrleistung in der Unterscheidung Inland/Ausland zwischen den Jahren 2007 und 2014.

In weiteren grafischen Übersichten werden ausgewählte Werte in Zeitreihen dargestellt. Diesen Übersichten wird im Einklang mit der Nomenklatur (M bzw. J für Monatstabelle bzw. Jahrestabelle) ein Z für Zeitreihe vorangestellt.

Die Fahrleistungen der mautpflichtigen Fahrzeuge für die Jahre 2007 bis 2014 sind nach unterschiedlichen Gesichtspunkten unter der Tabelle Z 1 dargestellt. Die



Gesamtfahrleistungen der Jahre seit 2005 ist in Tabelle Z 1-1 dargestellt. Tabelle Z 1-2 berücksichtigt zudem die Erweiterungen des mautpflichtigen Netzes ab dem 1.8.2012 durch zusätzliche Abschnitte auf Bundesstraßen (ca. 1.100 Km). Um einen direkten Jahresvergleich zu ermöglichen, erfolgt die Darstellung der Jahresfahrleistungen ohne Berücksichtigung dieser zusätzlichen Abschnitte. Der Anteil der jährlichen Fahrleistungen (Z 1-3) der jungen EU-Mitgliedsstaaten (Beitritt ab 2004) ist von 18,4 % im Jahre 2007 auf inzwischen 30,0 % angewachsen, während der Anteil der alten EU-Staaten (ohne Deutschland) von 12,9 % um 4,1 Prozentpunkte auf 8,8 % geschrumpft ist.

Weitere Grafiken zeigen die Veränderungen der Anteile an der jährlichen Fahrleistung (2007 = 100). In der detaillierten Betrachtung der Top 8 (Fahrleistung in 2014) der Fahrzeuge aus den alten EU-Staaten (EU-15) hat sich lediglich der Fahrleistungsanteil von portugiesischen mautpflichtigen Fahrzeugen über die Jahre positiv entwickelt (Z 1-4). In der Grafik der Top 8 aus den jungen EU-Ländern heben sich weiterhin Bulgarien und Rumänien mit besonders hohen und stetigen Zuwächsen heraus (Z 1-5).

Die Anzahl der monatlichen Mautfahrten ist unter Tabelle Z 2 dargestellt. Die Erweiterung der mautpflichtigen Abschnitte auf Bundesstraßen ab August 2012 führt bei den Mautfahrten zu einem höheren Anstieg als dies bei den Fahrleistungen der Fall ist und ist darin begründet, dass diese zusätzlichen Abschnitte insbesondere durch den regionalen Verkehr genutzt werden. Es sei darauf hingewiesen, dass selbst die Nutzung nur eines einzigen mautpflichtigen Straßenabschnittes zur Zählung einer Mautfahrt führt.

Die LKW auf dem mautpflichtigen Straßennetz werden immer umweltfreundlicher. Das zeigen die Entwicklungen der Anteile bzw. der Fahrleistungen in den unterschiedlichen Schadstoffklassen (Tabelle Z 7). Insbesondere die anfangs hohe Fahrleistung in der Klasse S 3/Euro 3 wurde bereits 2008/2009 von der Fahrleistung in der Klasse S 5/Euro 5 und 2012 von der Fahrleistung in der Klasse EEV übertroffen. Inzwischen nimmt die Fahrleistung von Fahrzeugen in der Klasse EEV - nun dicht gefolgt von S 6/Euro 6 - den zweiten Rang ein. Der Einsatz von LKW der Schadstoffklassen S 1 bis S 4 hat inzwischen nur noch einen Anteil an der Gesamtfahrleistung von insgesamt 11 % (gegenüber 99 % im Jahr 2005 bzw. 50 % im Jahr 2009).

Sonderauswertungen

Zwei Sonderdarstellungen für das Jahr 2014 runden die Jahresstatistik LKW-Maut ab. Es werden die Anteile von Mautfahrzeugen dargestellt, die – in Anlehnung an die Entfernungsklassen der Verkehrsleistungsstatistik des KBA – bestimmte Entfernungen (bis



50 km, 51 bis 150 km und über 151 km) entsprechend der Definition der Mautfahrt zurückgelegt haben (Tabelle S 1). Insbesondere Fahrzeuge aus den Nachbarstaaten Belgien, Frankreich, Luxemburg und Österreich zeigen hier geografisch bedingt einen durchschnittlich höheren Anteil an Mautfahrten mit einer Entfernung bis 50 bzw. bis 150 km.

Mautfahrzeuge führen innerhalb eines Jahres eine unterschiedliche Anzahl von Mautfahrten durch. Die Tabelle S 2-1 gibt hierzu eine übersichtliche Darstellung unterteilt nach Klassen der Fahrtenanzahlen. Ein besonders hoher Anteil von Mautfahrzeugen, die eher wenige Fahrten (1 bis 9) zurückgelegt haben, ist bei den Ländern Großbritannien und Frankreich zu verzeichnen: über 70 % der Fahrzeuge aus diesen Ländern haben lediglich jeweils 1 bis 9 Fahrten durchgeführt. In Tabelle S 2-2 wird die Frage beantwortet, wie hoch der jeweilige Anteil von Fahrzeugen aus bestimmten Ländern in den dort festgelegten Fahrtenklassen ist. So haben deutsche Fahrzeuge, die im Jahr 2014 jeweils 50 bis 99 Fahrten durchgeführt haben, einen Anteil von 35,2 % gefolgt von Fahrzeugen aus Polen (14,7 %) und aus den Niederlanden (5,5 %).



Mautstatistik

J 1 Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Nationalität ¹⁾

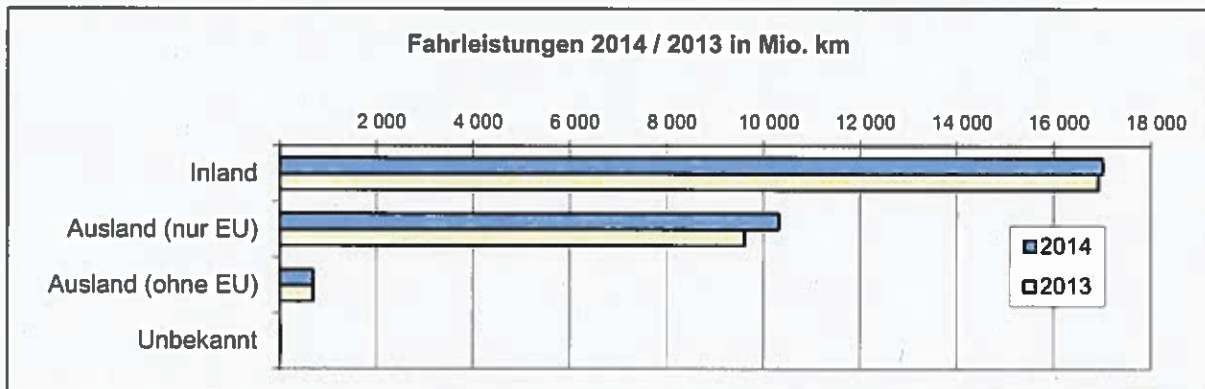
Nationalität	2014		2013		Veränderung zum Vorjahr
	[1000 km]	Anteil in [%]	[1000 km]	Anteil in [%]	[%]
Inland	17 021 061	60,7	16 925 367	62,2	0,6
Ausland	10 993 685	39,2	10 288 421	37,8	6,9
- EU	10 315 140	36,8	9 606 532	35,3	7,4
Belgien	136 392	0,5	145 899	0,5	-6,5
Bulgarien	341 066	1,2	294 673	1,1	15,7
Dänemark	81 808	0,3	87 796	0,3	-6,8
Estland	61 945	0,2	56 926	0,2	8,8
Finnland	22 967	0,1	23 555	0,1	-2,5
Frankreich	69 790	0,2	74 945	0,3	-6,9
Griechenland	25 230	0,1	25 182	0,1	0,2
Großbritannien	32 104	0,1	31 088	0,1	3,3
Irland	14 618	0,1	14 202	0,1	2,9
Italien	191 032	0,7	211 262	0,8	-9,6
Kroatien ²⁾	85 338	0,3	68 049	0,2	25,4
Lettland	126 152	0,5	119 423	0,4	5,6
Litauen	434 687	1,6	406 815	1,5	6,9
Luxemburg	87 040	0,3	92 137	0,3	-5,5
Malta	1 357	0,0	1 274	0,0	6,5
Niederlande	1 015 925	3,6	1 044 462	3,8	-2,7
Österreich	347 841	1,2	362 583	1,3	-4,1
Polen	3 503 261	12,5	3 072 236	11,3	14,0
Portugal	82 216	0,3	78 759	0,3	4,4
Rumänien	709 307	2,5	589 978	2,2	20,2
Schweden	40 321	0,1	45 920	0,2	-12,2
Slowakei	556 503	2,0	524 656	1,9	6,1
Slowenien	296 421	1,1	285 060	1,0	4,0
Spanien	203 152	0,7	203 345	0,7	-0,1
Tschechien	1 168 397	4,2	1 098 882	4,0	6,3
Ungarn	669 340	2,4	634 340	2,3	5,5
Zypern	10 930	0,0	13 084	0,0	-16,5
- Nicht EU	678 545	2,4	681 889	2,5	-0,5
Unbekannt	17 186	0,1	15 464	0,1	11,1
Gesamt	28 031 933		27 229 252		2,9

¹⁾ Der Begriff Mautfahrzeug ist in den Methodischen Erläuterungen definiert.

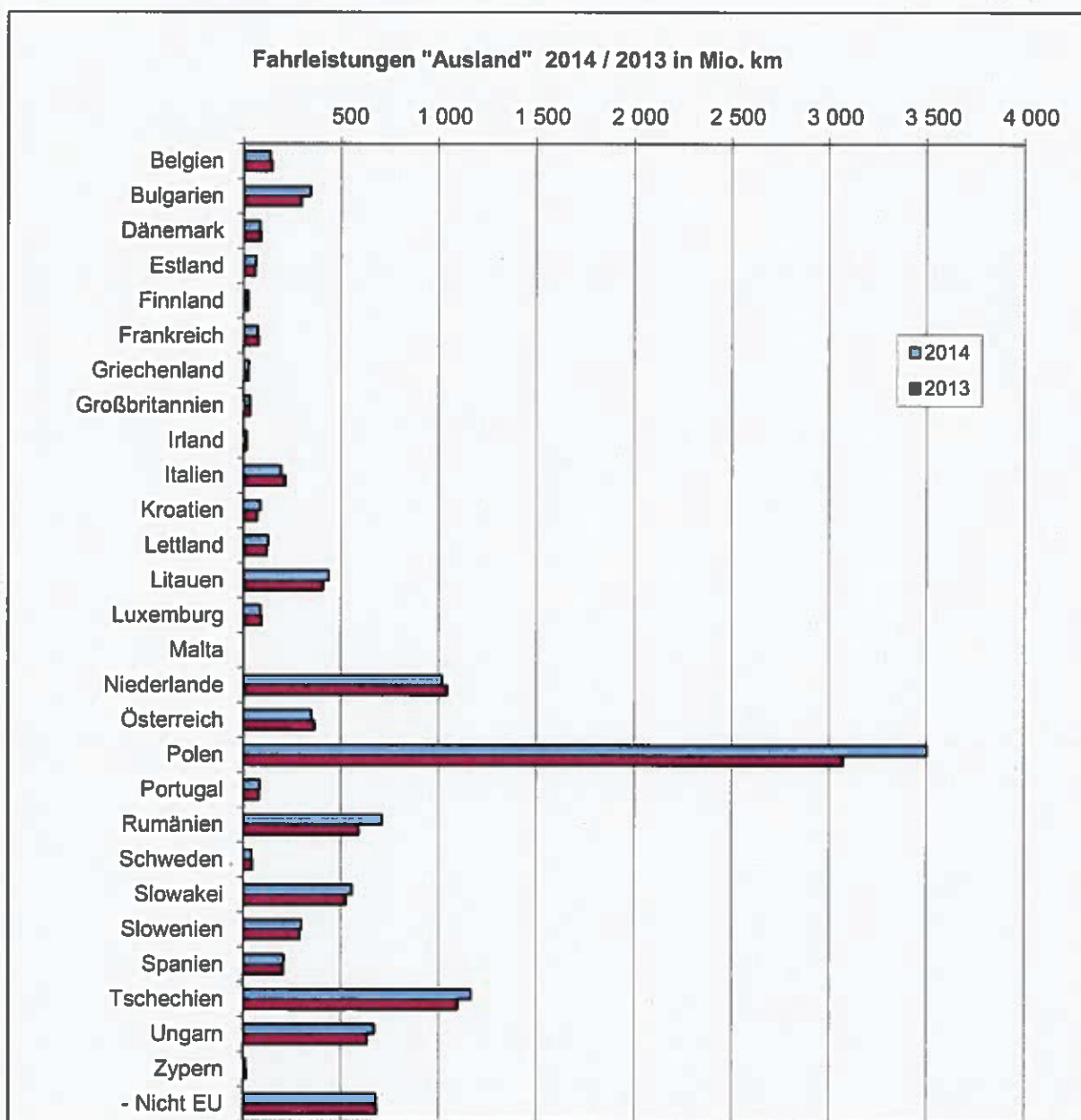
²⁾ Kroatien ist seit dem 01.07.2013 Mitgliedsstaat der EU

Mautstatistik

J 1 Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Nationalität



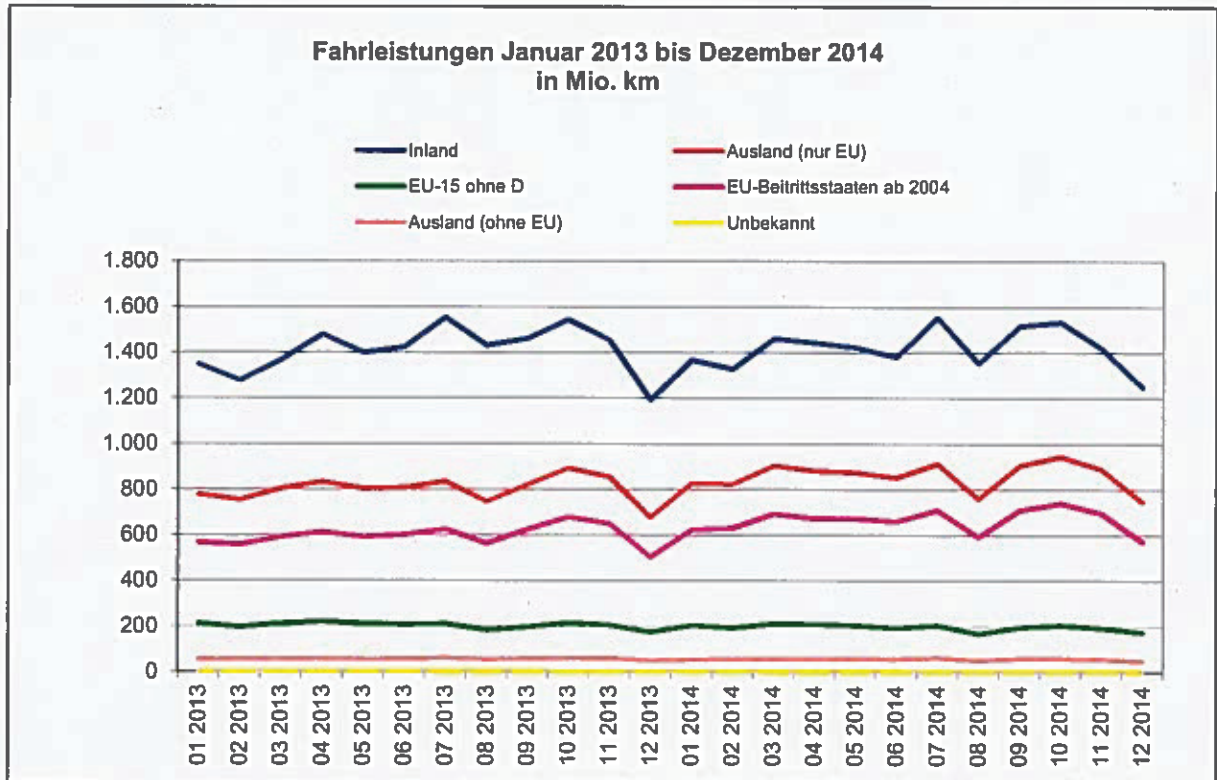
J1-1



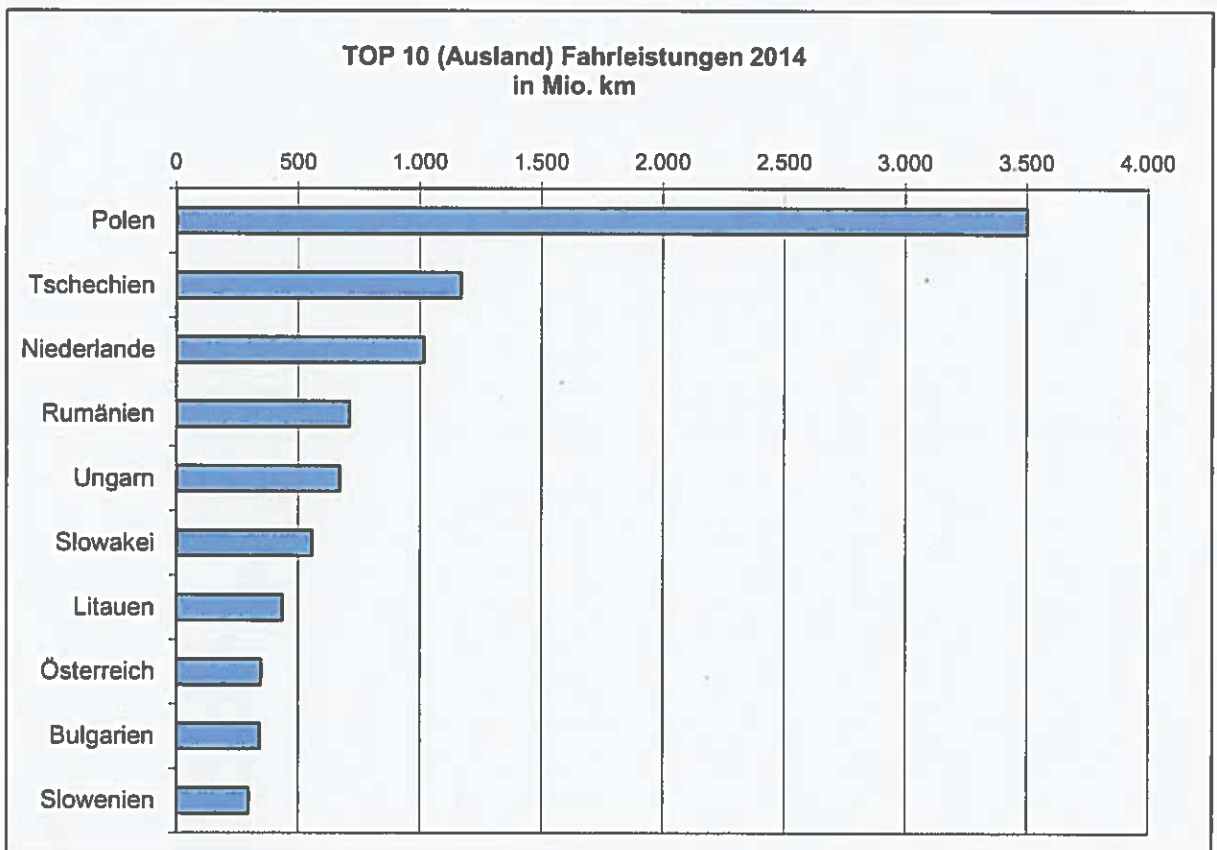
J1-2

Mautstatistik

J 1 Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Nationalität



J1-3



J1-4



Mautstatistik

J 2 Mautfahrten der Mautfahrzeuge nach Nationalität ¹⁾

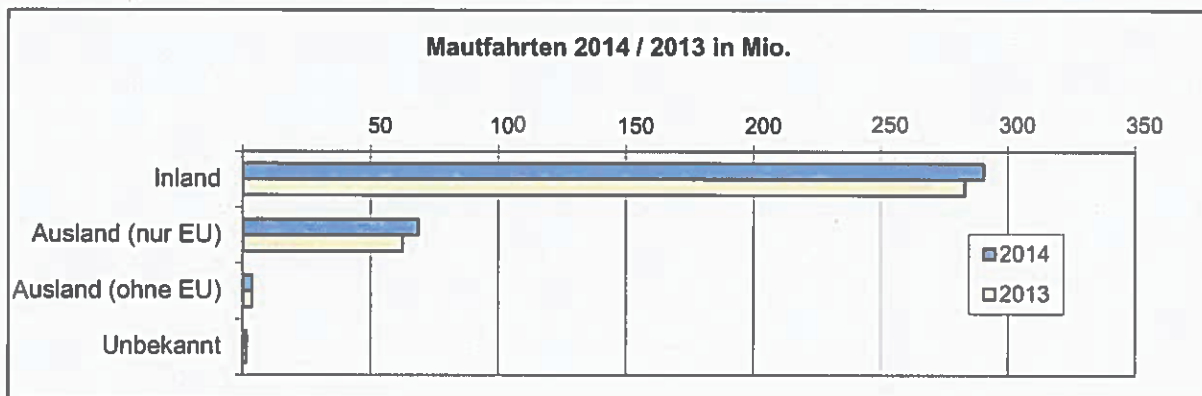
Nationalität	2014		2013		Veränderung zum Vorjahr
	[Anzahl]	Anteil in [%]	[Anzahl]	Anteil in [%]	
Inland	290 495 331	79,8	283 028 255	80,7	2,6
Ausland	72 261 286	19,8	66 112 638	18,9	9,3
- EU	68 625 173	18,8	62 500 787	17,8	9,8
Belgien	1 410 513	0,4	1 472 024	0,4	-4,2
Bulgarien	2 255 776	0,6	1 811 430	0,5	24,5
Dänemark	607 195	0,2	684 998	0,2	-11,4
Estland	410 543	0,1	369 524	0,1	11,1
Finnland	165 414	0,0	160 085	0,0	3,3
Frankreich	1 036 313	0,3	1 069 383	0,3	-3,1
Griechenland	133 795	0,0	132 478	0,0	1,0
Großbritannien	194 224	0,1	192 303	0,1	1,0
Irland	85 168	0,0	83 204	0,0	2,4
Italien	1 237 614	0,3	1 314 415	0,4	-5,8
Kroatien ²⁾	432 690	0,1	327 194	0,1	32,2
Lettland	717 232	0,2	659 131	0,2	8,8
Litauen	2 587 585	0,7	2 268 392	0,6	14,1
Luxemburg	1 201 322	0,3	1 240 553	0,4	-3,2
Malta	9 795	0,0	9 107	0,0	7,6
Niederlande	10 862 422	3,0	10 873 777	3,1	-0,1
Österreich	3 167 716	0,9	3 131 468	0,9	1,2
Polen	18 676 793	5,1	15 911 720	4,5	17,4
Portugal	660 085	0,2	616 154	0,2	7,1
Rumänien	4 445 239	1,2	3 406 079	1,0	30,5
Schweden	262 206	0,1	288 777	0,1	-9,2
Slowakei	3 556 122	1,0	3 183 060	0,9	11,7
Slowenien	1 667 542	0,5	1 535 420	0,4	8,6
Spanien	1 584 788	0,4	1 544 406	0,4	2,6
Tschechien	7 332 639	2,0	6 697 260	1,9	9,5
Ungarn	3 861 132	1,1	3 437 423	1,0	12,3
Zypern	63 310	0,0	81 022	0,0	-21,9
- Nicht EU	3 636 113	1,0	3 611 851	1,0	0,7
Unbekannt	1 494 659	0,4	1 581 756	0,5	-5,5
Gesamt	364 251 276		350 722 649		3,9

¹⁾ Die Begriffe Mautfahrzeug und Mautfahrten sind in den Methodischen Erläuterungen definiert.

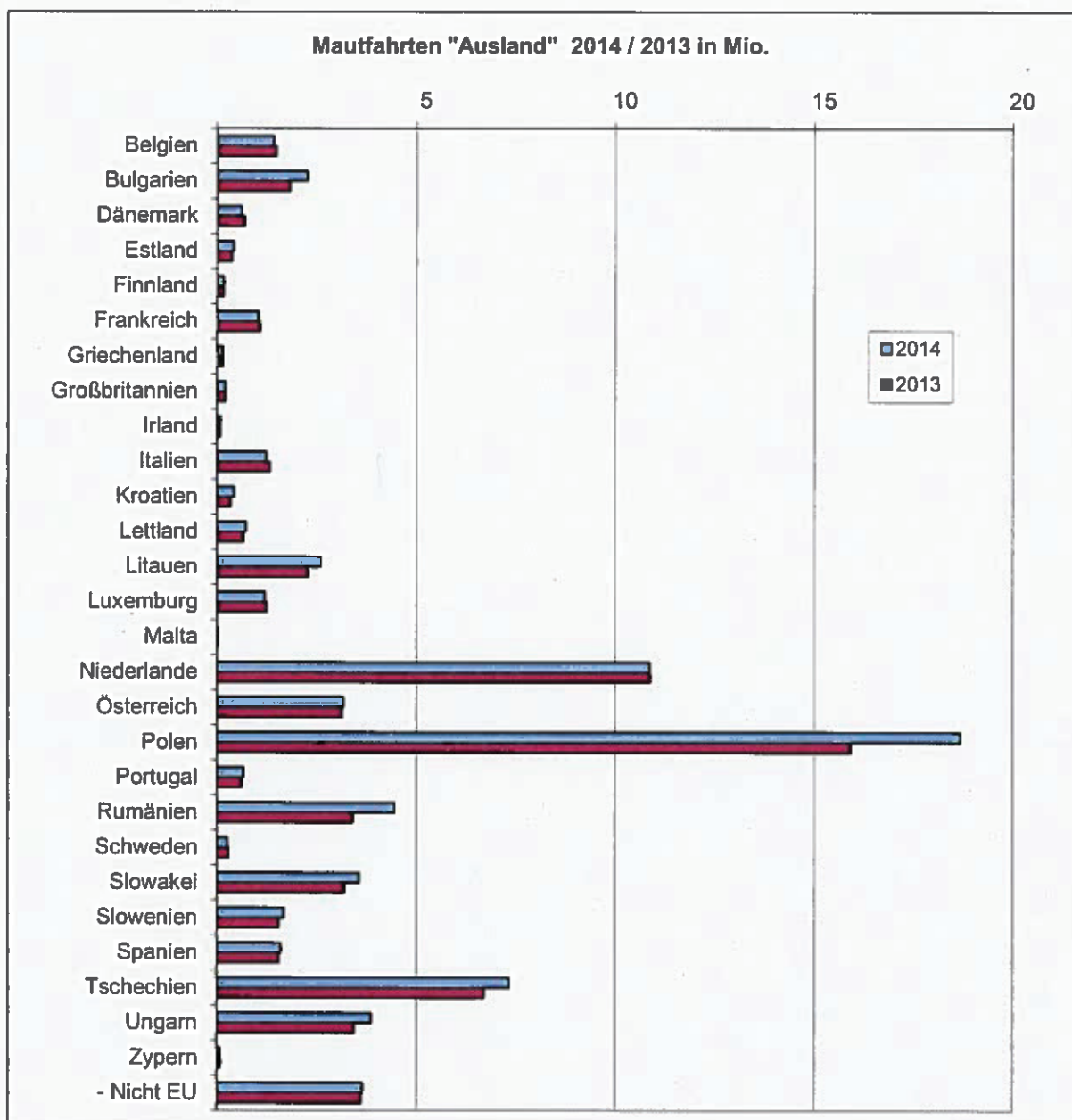
²⁾ Kroatien ist seit dem 01.07.2013 Mitgliedsstaat der EU.

Mautstatistik

J 2 Mautfahrten der Mautfahrzeuge nach Nationalität



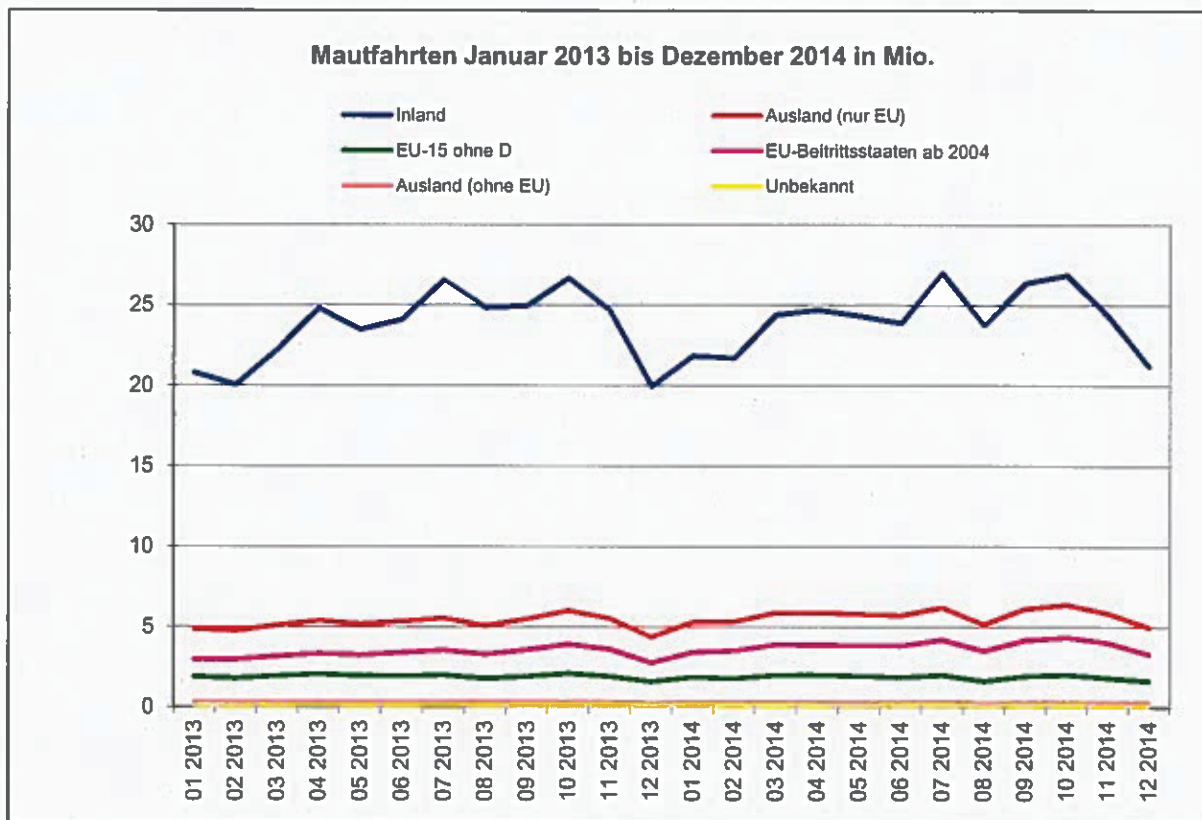
J2-1



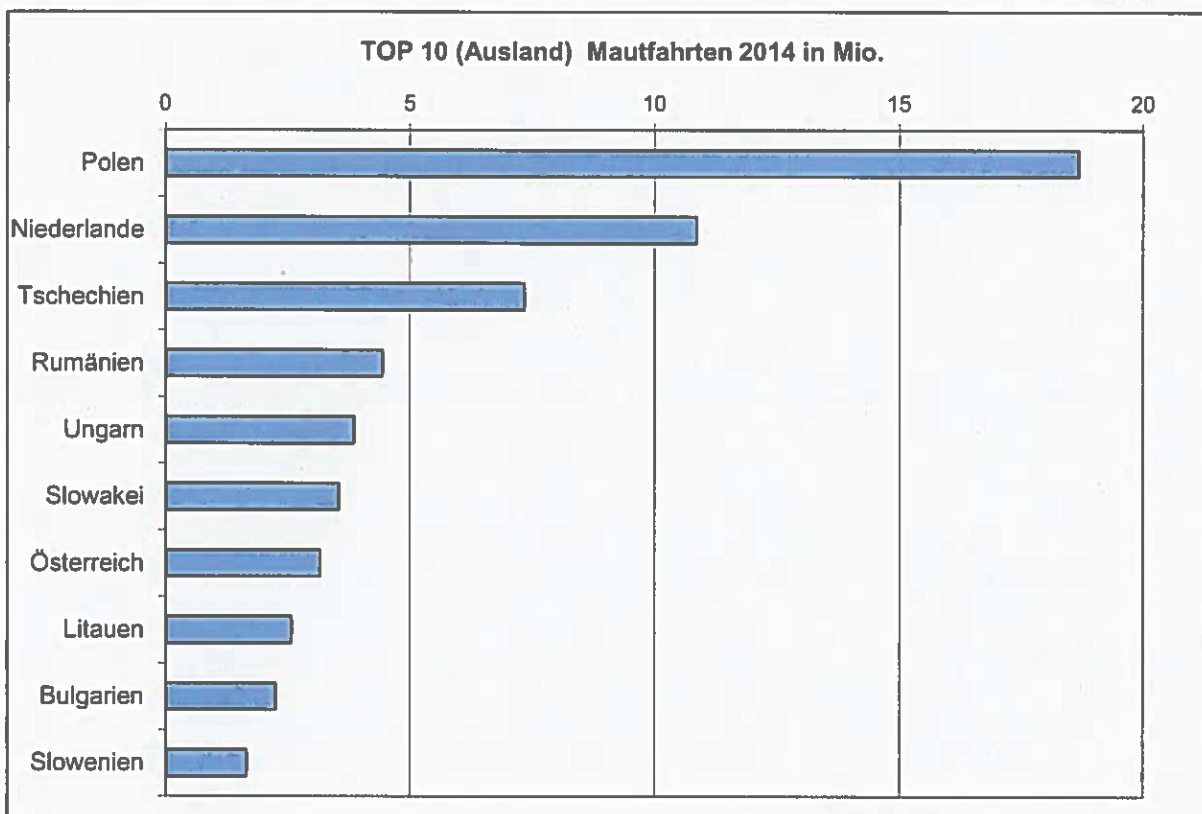
J2-2

Mautstatistik

J 2 Mautfahrten der Mautfahrzeuge nach Nationalität



J2-3



J2-4



Mautstatistik

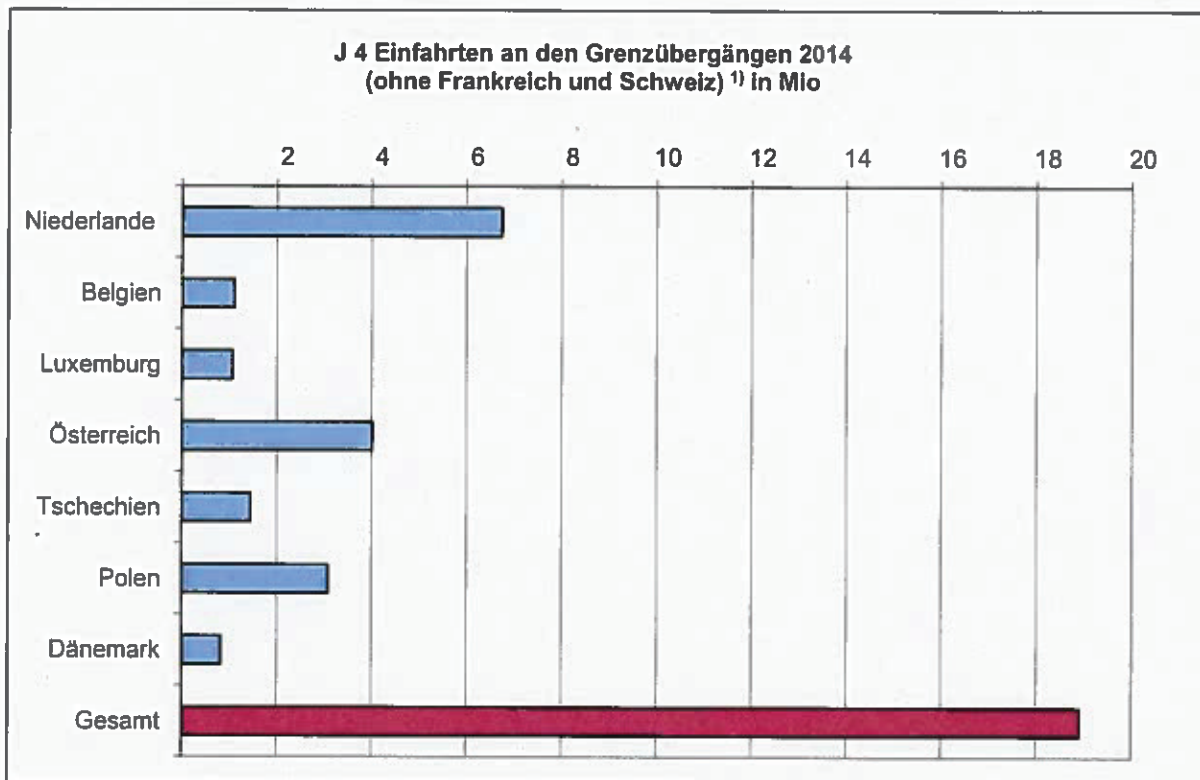
J 3 Anzahl der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen ¹⁾

Grenzübergang	2014		2013		Veränderung zum Vorjahr
	[Kfz]	Anteil in [%]	[Kfz]	Anteil in [%]	[%]
Niederlande	13 373 479	35,5	12 832 560	35,5	4,2
A280 Bunde	439 981	1,2	440 463	1,2	-0,1
A30 Bad Bentheim	2 033 491	5,4	1 979 950	5,5	2,7
A3 Elten	1 328 075	3,5	1 282 686	3,5	3,5
A57 Goch	789 838	2,1	763 716	2,1	3,4
A40 Straelen	3 448 115	9,2	3 322 811	9,2	3,8
A61 Schwanenhaus	1 705 891	4,5	1 543 246	4,3	10,5
A52 Elmpt	599 548	1,6	580 355	1,6	3,3
A4 Vetschau	1 973 854	5,2	1 908 042	5,3	3,4
B402 Hebelermoor	1 054 686	2,8	1 011 291	2,8	4,3
Belgien	2 202 692	5,9	2 140 174	5,9	2,9
A44 Lichtenbusch	1 787 754	4,7	1 755 239	4,9	1,9
A60 Steinebrück	414 938	1,1	384 935	1,1	7,8
Luxemburg	2 154 082	5,7	2 126 947	5,9	1,3
A64 Sauerthalbrücke	1 310 211	3,5	1 281 929	3,5	2,2
A8 Perl	843 871	2,2	845 018	2,3	-0,1
Frankreich	769 093	2,0	806 923	2,2	-4,7
B9 Lauterburg	769 093	2,0	806 923	2,2	-4,7
Schweiz	371 559	1,0	374 296	1,0	-0,7
A861 Rheinfelden	371 559	1,0	374 296	1,0	-0,7
Österreich	8 055 364	21,4	7 787 318	21,5	3,4
A96 Lindau	1 126 962	3,0	1 108 649	3,1	1,7
A93 Kiefersfelden	2 295 582	6,1	2 217 490	6,1	3,5
A8 Bad Reichenhall	1 686 110	4,5	1 651 166	4,6	2,1
A3 Suben	2 756 710	7,3	2 635 487	7,3	4,6
A7 Füssen	190 000	0,5	174 526	0,5	8,9
Tschechien	2 911 340	7,7	2 769 264	7,7	5,1
A6 Waidhaus	1 452 840	3,9	1 376 503	3,8	5,5
A17 Breitenau	1 458 500	3,9	1 392 761	3,9	4,7
Polen	6 176 922	16,4	5 750 003	15,9	7,4
A4 Görlitz	1 564 698	4,2	1 398 065	3,9	11,9
A15 Forst	875 750	2,3	823 332	2,3	6,4
A12 Frankfurt/Oder	3 170 328	8,4	2 981 695	8,2	6,3
A11 Pomellen	566 146	1,5	546 911	1,5	3,5
Dänemark	1 625 456	4,3	1 568 503	4,3	3,6
A7 Ellund	1 609 699	4,3	1 553 538	4,3	3,6
B200 Kupfermühle	15 757	0,0	14 965	0,0	5,3
Gesamt	37 639 987		36 155 988		

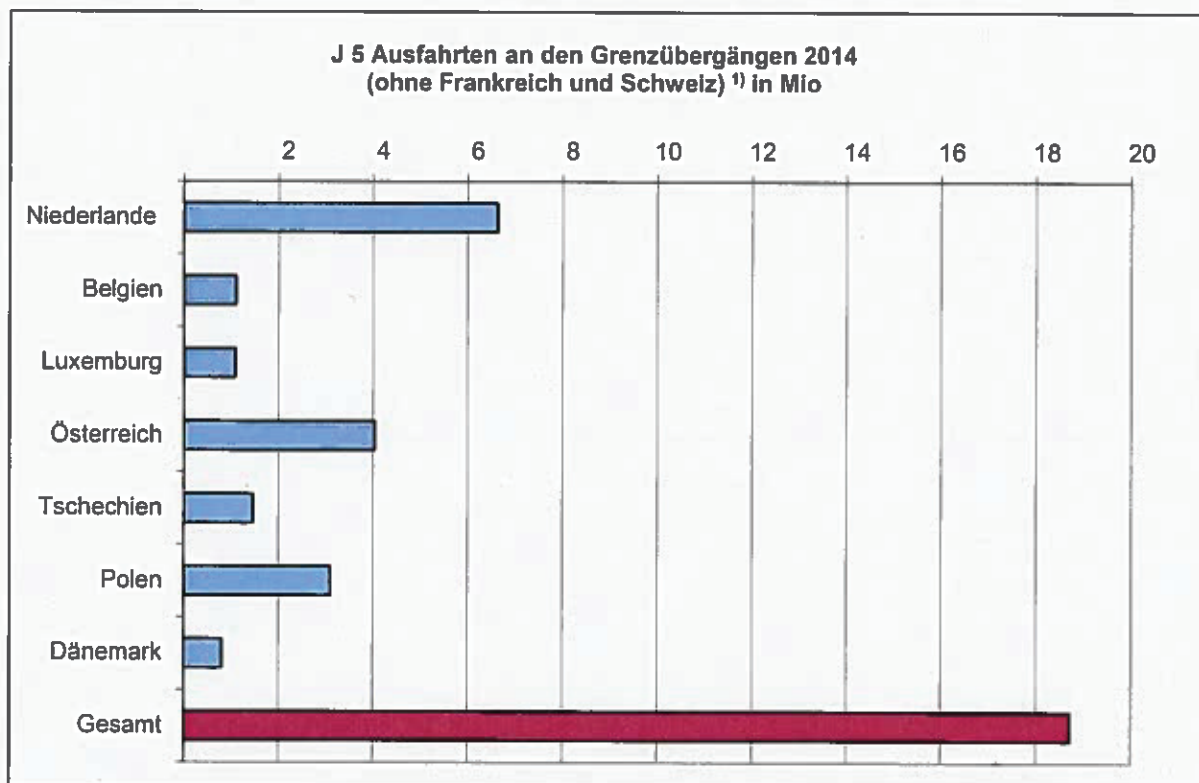
¹⁾ Der Begriff Mautfahrzeug ist in den Methodischen Erläuterungen definiert.

Mautstatistik

J 3 Anzahl der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen



J 3-1

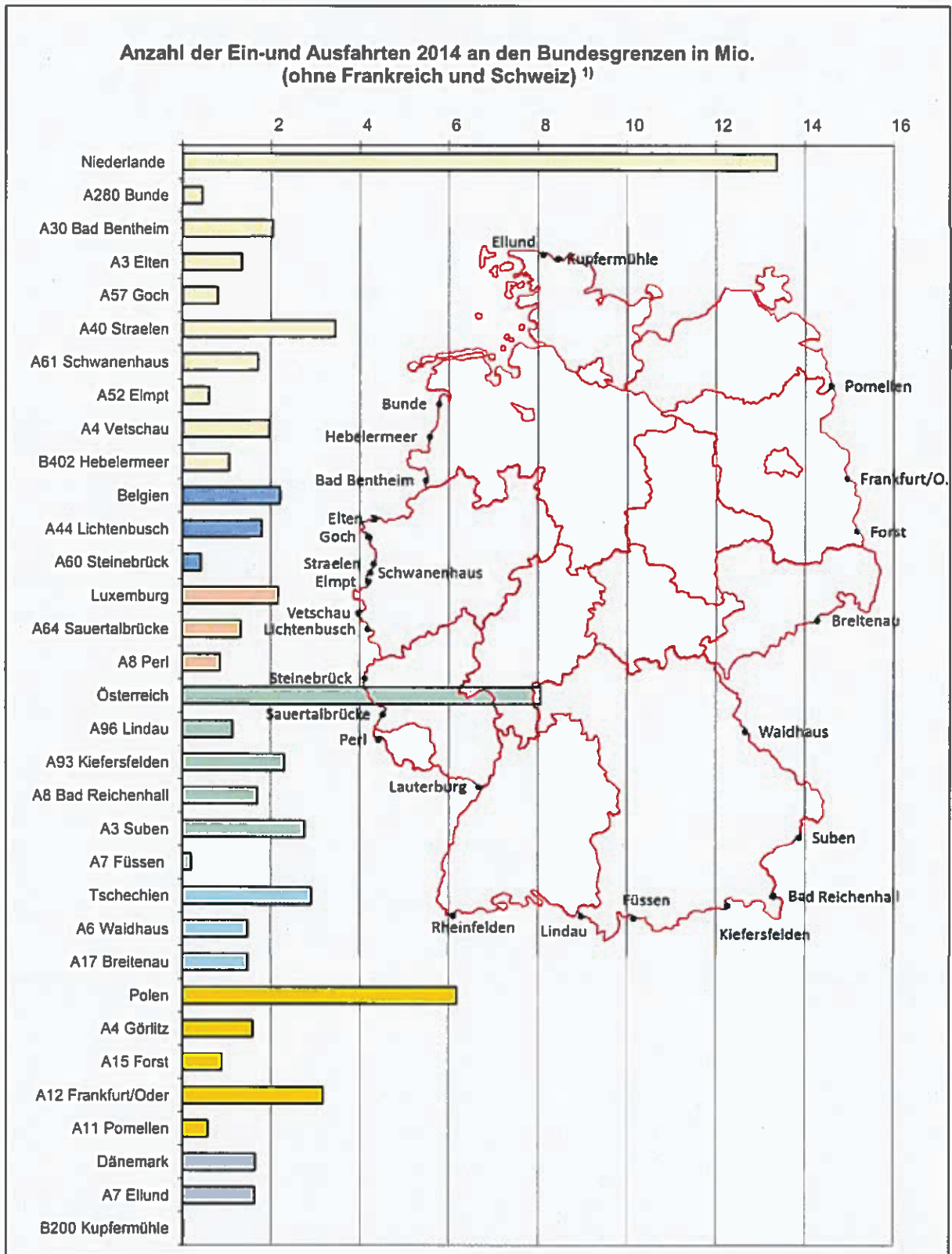


J 3-2

¹⁾ Auf die grafische Darstellung der Grenzübergänge zu Frankreich und der Schweiz wurde verzichtet. Zu beiden Ländern bestehen Autobahngrenzübergänge, die nicht mautpflichtig sind.

Mautstatistik

J 3 Anzahl der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen

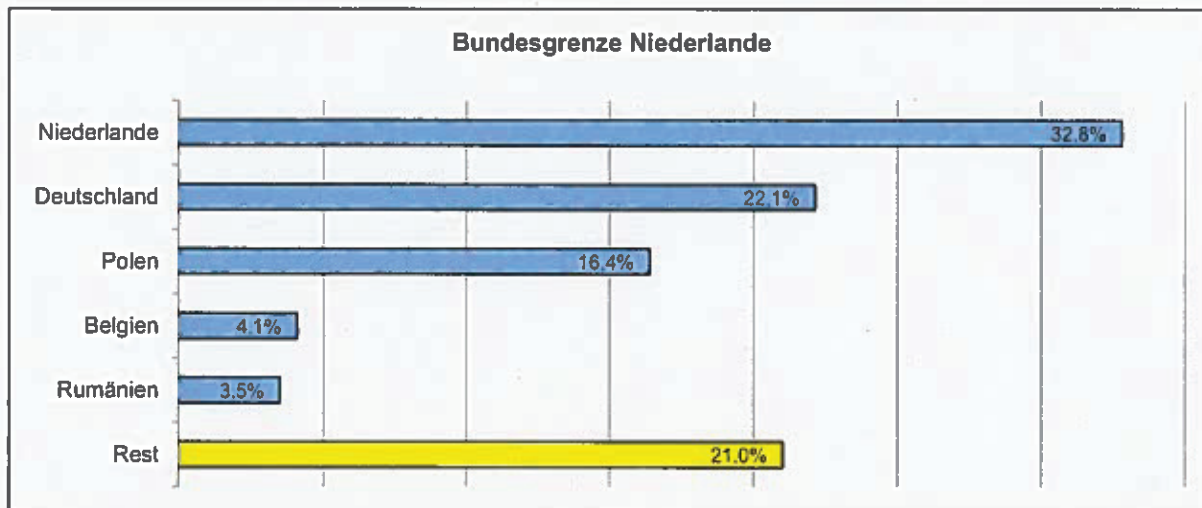


J3-3

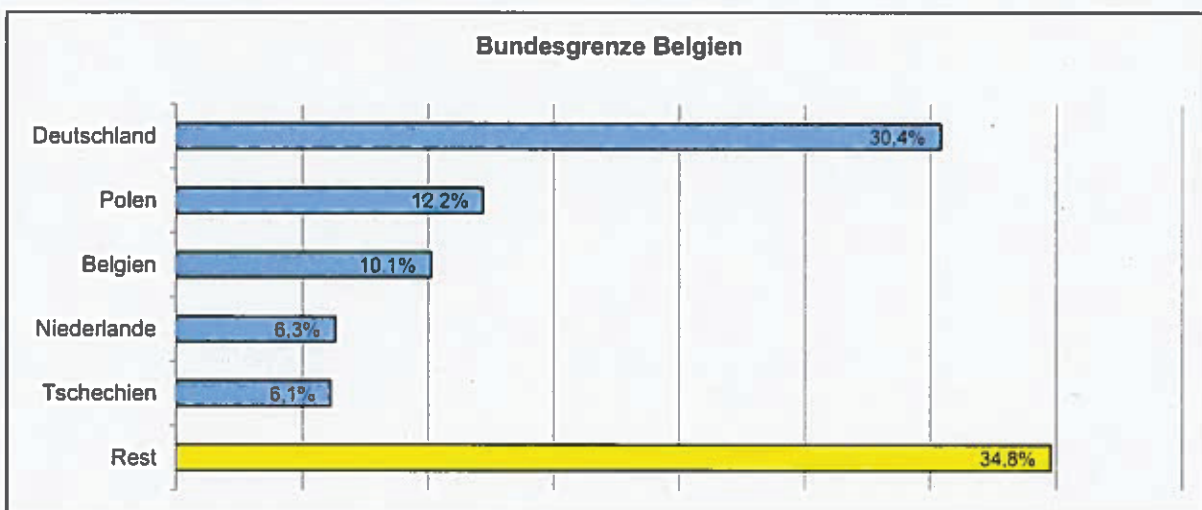


Mautstatistik

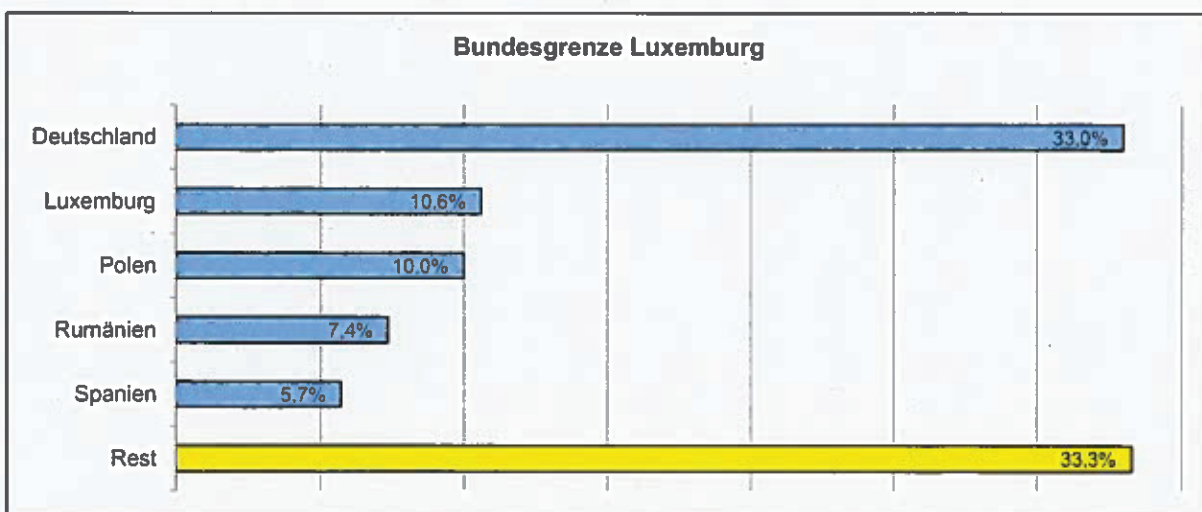
J 3a Die stärksten Nationen der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Bundesgrenzen



J 3-4



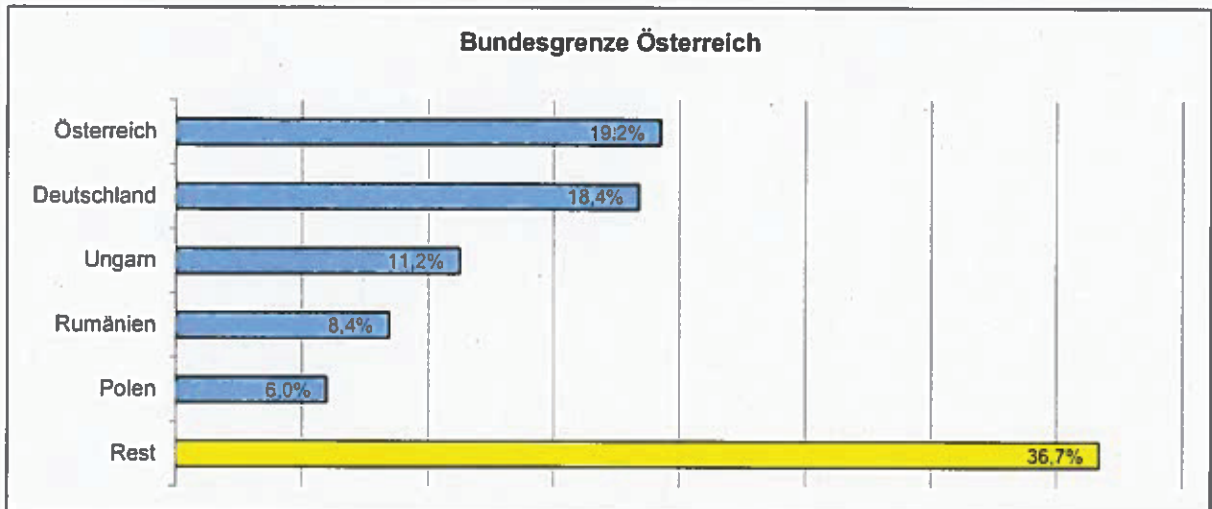
J 3-5



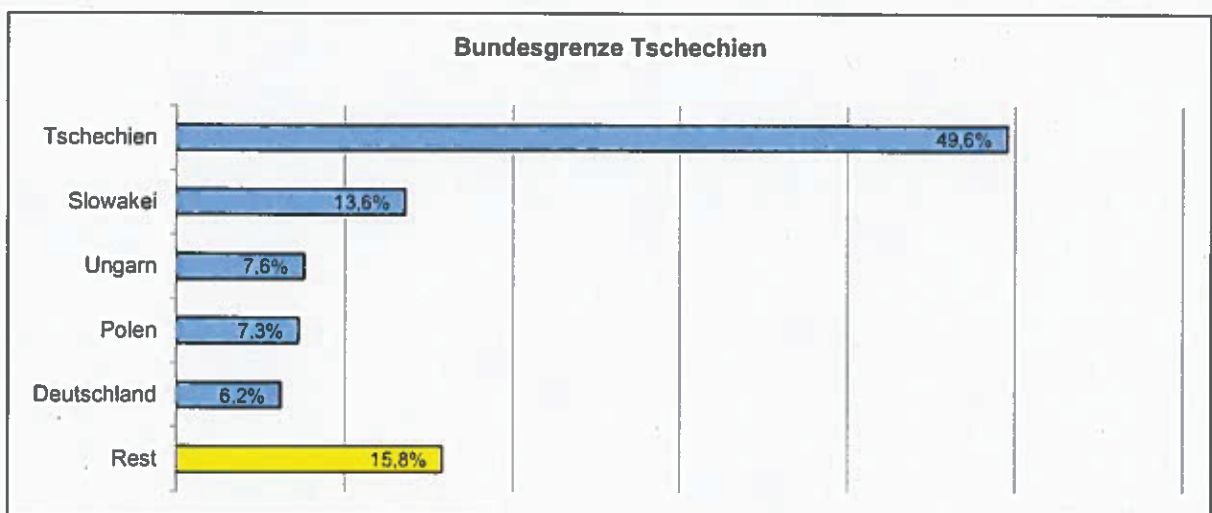
J 3-6

Mautstatistik

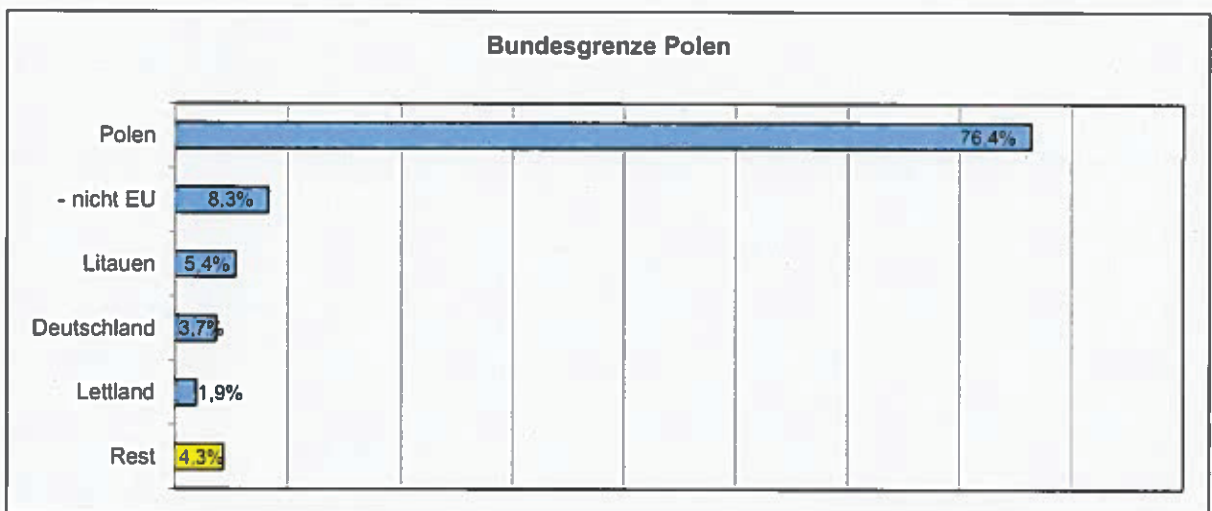
J 3a Die stärksten Nationen der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Bundesgrenzen



J 3-7



J 3-8

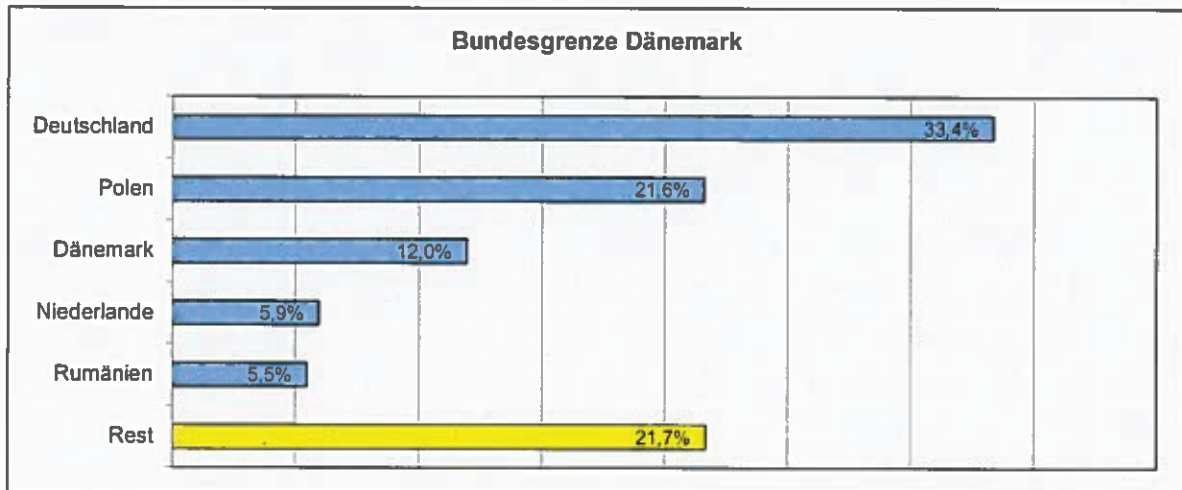


J 3-9

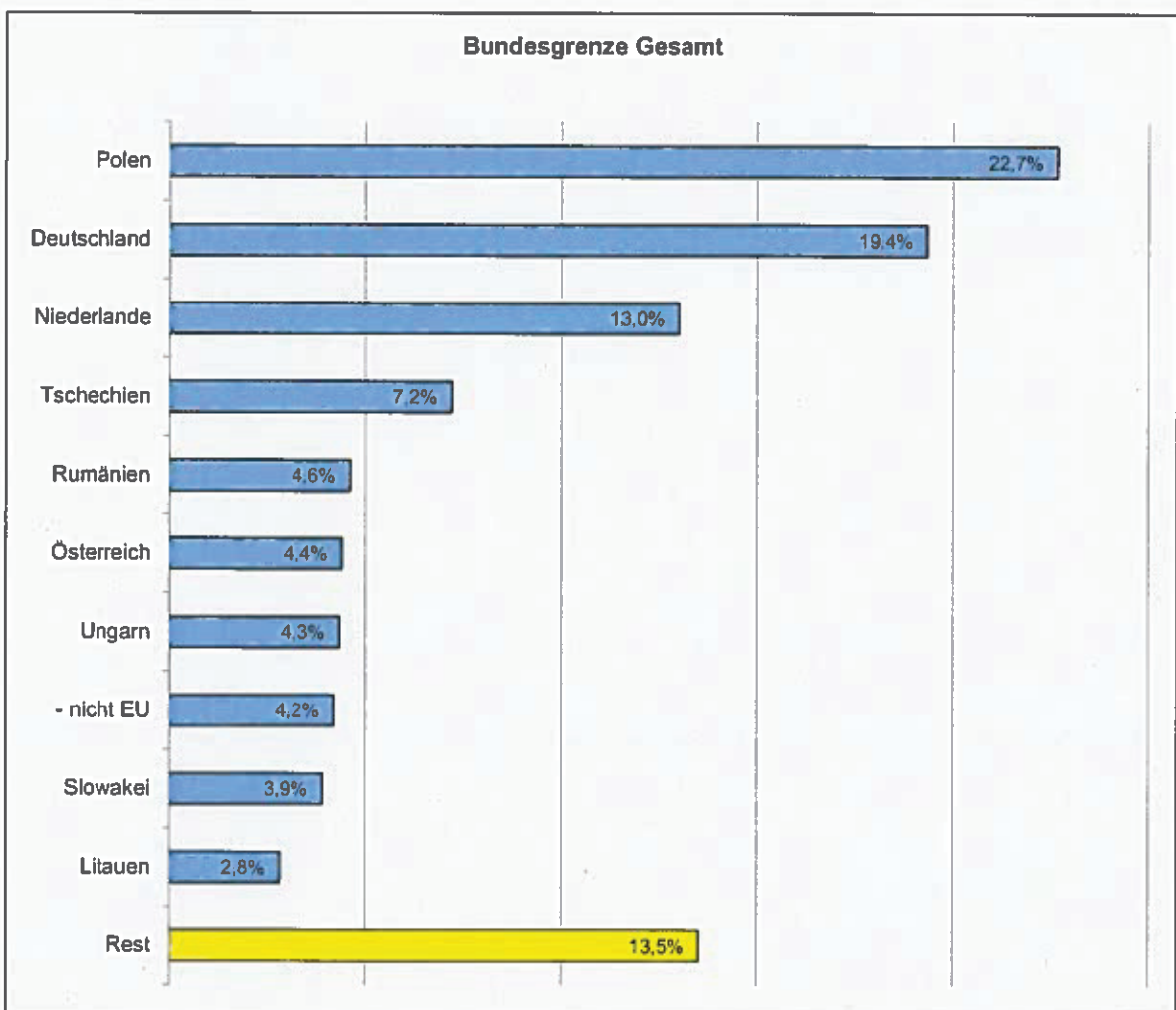


Mautstatistik

J 3a Die stärksten Nationen der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Bundesgrenzen



J 3 - 10



J 3 - 11



Mautstatistik

J 4 Anzahl der einfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen ¹⁾

Grenzübergang	2014		2013		Veränderung zum Vorjahr
	[Kfz]	Anteil in [%]	[Kfz]	Anteil in [%]	[%]
Niederlande	6 743 556	35,7	6 460 510	35,6	4,4
A280 Bunde	222 207	1,2	221 807	1,2	0,2
A30 Bad Bentheim	1 035 160	5,5	1 011 669	5,6	2,3
A3 Elten	675 707	3,6	648 072	3,6	4,3
A57 Goch	395 515	2,1	380 555	2,1	3,9
A40 Straelen	1 728 325	9,1	1 673 693	9,2	3,3
A61 Schwanenhaus	869 931	4,6	774 426	4,3	12,3
A52 Elmpt	307 267	1,6	293 138	1,6	4,8
A4 Vetschau	985 591	5,2	950 788	5,2	3,7
B402 Hebeckermeer	523 853	2,8	506 362	2,8	3,5
Belgien	1 100 645	5,8	1 070 145	5,9	2,9
A44 Lichtenbusch	898 124	4,7	882 805	4,9	1,7
A60 Steinebrück	202 521	1,1	187 340	1,0	8,1
Luxemburg	1 063 762	5,6	1 051 788	5,8	1,1
A64 Sauerthalbrücke	675 440	3,6	658 274	3,6	2,6
A8 Perl	388 322	2,1	393 514	2,2	-1,3
Frankreich	407 282	2,2	412 345	2,3	-1,2
B9 Lauterburg	407 282	2,2	412 345	2,3	-1,2
Schweiz	224 166	1,2	221 244	1,2	1,3
A861 Rheinfelden	224 166	1,2	221 244	1,2	1,3
Österreich	4 016 047	21,2	3 883 561	21,4	3,4
A96 Lindau	575 835	3,0	566 072	3,1	1,7
A93 Kiefersfelden	1 132 788	6,0	1 094 811	6,0	3,5
A8 Bad Reichenhall	872 113	4,6	853 440	4,7	2,2
A3 Suben	1 337 253	7,1	1 280 338	7,1	4,4
A7 Füssen	98 058	0,5	88 900	0,5	10,3
Tschechien	1 449 209	7,7	1 372 296	7,6	5,6
A6 Waidhaus	745 909	3,9	703 026	3,9	6,1
A17 Breitenau	703 300	3,7	669 270	3,7	5,1
Polen	3 083 679	16,3	2 857 786	15,8	7,9
A4 Görlitz	742 050	3,9	668 980	3,7	10,9
A15 Forst	507 987	2,7	471 013	2,6	7,8
A12 Frankfurt/Oder	1 528 720	8,1	1 428 373	7,9	7,0
A11 Pomellen	304 922	1,6	289 420	1,6	5,4
Dänemark	825 599	4,4	797 246	4,4	3,6
A7 Ellund	818 323	4,3	789 994	4,4	3,6
B200 Kupfermühle	7 276	0,0	7 252	0,0	0,3
Gesamt	18 913 945		18 126 921		

¹⁾ Der Begriff Mautfahrzeug ist in den Methodischen Erläuterungen definiert.



Mautstatistik

J 5 Anzahl der ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen ¹⁾

Grenzübergang	2014		2013		Veränderung zum Vorjahr
	[Kfz]	Anteil in [%]	[Kfz]	Anteil in [%]	[%]
Niederlande	6 629 923	35,4	6 372 050	35,3	4,0
A280 Bunde	217 774	1,2	218 656	1,2	-0,4
A30 Bad Bentheim	998 331	5,3	968 281	5,4	3,1
A3 Elten	652 368	3,5	634 614	3,5	2,8
A57 Goch	394 323	2,1	383 161	2,1	2,9
A40 Straelen	1 719 790	9,2	1 649 118	9,1	4,3
A61 Schwanenhaus	835 960	4,5	768 820	4,3	8,7
A52 Elmt	292 281	1,6	287 217	1,6	1,8
A4 Vetschau	988 263	5,3	957 254	5,3	3,2
B402 Hebelemmer	530 833	2,8	504 929	2,8	5,1
Belgien	1 102 047	5,9	1 070 029	5,9	3,0
A44 Lichtenbusch	889 630	4,8	872 434	4,8	2,0
A60 Steinebrück	212 417	1,1	197 595	1,1	7,5
Luxemburg	1 090 320	5,8	1 075 159	6,0	1,4
A64 Sauertalbrücke	634 771	3,4	623 655	3,5	1,8
A8 Perl	455 549	2,4	451 504	2,5	0,9
Frankreich	361 811	1,9	394 578	2,2	-8,3
B9 Lauterburg	361 811	1,9	394 578	2,2	-8,3
Schweiz	147 393	0,8	153 052	0,8	-3,7
A861 Rheinfelden	147 393	0,8	153 052	0,8	-3,7
Österreich	4 039 317	21,6	3 903 757	21,7	3,5
A96 Lindau	551 127	2,9	542 577	3,0	1,6
A93 Kiefersfelden	1 162 794	6,2	1 122 679	6,2	3,6
A8 Bad Reichenhall	813 997	4,3	797 726	4,4	2,0
A3 Suben	1 419 457	7,6	1 355 149	7,5	4,7
A7 Füssen	91 942	0,5	85 626	0,5	7,4
Tschechien	1 462 131	7,8	1 396 968	7,7	4,7
A6 Waidhaus	706 931	3,8	673 477	3,7	5,0
A17 Breitenau	755 200	4,0	723 491	4,0	4,4
Polen	3 093 243	16,5	2 892 217	16,0	7,0
A4 Görlitz	822 648	4,4	729 085	4,0	12,8
A15 Forst	367 763	2,0	352 319	2,0	4,4
A12 Frankfurt/Oder	1 641 608	8,8	1 553 322	8,6	5,7
A11 Pomellen	261 224	1,4	257 491	1,4	1,4
Dänemark	799 857	4,3	771 257	4,3	3,7
A7 Ellund	791 376	4,2	763 544	4,2	3,6
B200 Kupfermühle	8 481	0,0	7 713	0,0	10,0
Gesamt	18 726 042		18 029 067		

¹⁾ Der Begriff Mautfahrzeug ist in den Methodischen Erläuterungen definiert.



Mautstatistik

J 6 Emissionskennzahl der Mautfahrzeuge nach Nationalität ¹⁾

Nationalität	2014		2013		Veränderung zum Vorjahr
	[g/kWh]	Anteil in [%] ²⁾	[g/kWh]	Anteil in [%] ²⁾	[%]
Inland	3,91	60,7	4,28	62,2	-8,8
Ausland	4,21	39,2	4,59	37,8	-8,4
- EU	4,19	36,8	4,57	35,3	-8,5
Belgien	4,25	0,5	4,64	0,5	-8,4
Bulgarien	4,57	1,2	4,89	1,1	-6,5
Dänemark	3,96	0,3	4,34	0,3	-8,7
Estland	4,49	0,2	4,94	0,2	-9,2
Finnland	4,35	0,1	4,80	0,1	-9,4
Frankreich	4,44	0,2	4,83	0,3	-8,2
Griechenland	6,65	0,1	7,07	0,1	-6,0
Großbritannien	4,51	0,1	5,05	0,1	-10,8
Irland	5,15	0,1	5,50	0,1	-6,3
Italien	4,20	0,7	4,54	0,8	-7,6
Kroatien ³⁾	4,12	0,3	4,44	0,2	-7,2
Lettland	4,39	0,5	4,68	0,4	-6,2
Litauen	4,52	1,6	4,88	1,5	-7,4
Luxemburg	4,03	0,3	4,35	0,3	-7,5
Malta	4,14	0,0	4,51	0,0	-8,3
Niederlande	4,00	3,6	4,41	3,8	-9,3
Österreich	3,83	1,2	4,21	1,3	-9,0
Polen	4,23	12,5	4,61	11,3	-8,3
Portugal	4,70	0,3	5,14	0,3	-8,7
Rumänien	4,37	2,5	4,85	2,2	-9,8
Schweden	4,26	0,1	4,74	0,2	-10,2
Slowakei	3,99	2,0	4,38	1,9	-9,0
Slowenien	3,91	1,1	4,28	1,0	-8,5
Spanien	4,59	0,7	5,00	0,7	-8,2
Tschechien	4,03	4,2	4,48	4,0	-10,0
Ungarn	3,97	2,4	4,31	2,3	-8,0
Zypern	4,98	0,0	5,40	0,0	-7,7
- Nicht EU	4,58	2,4	4,89	2,5	-6,4
Unbekannt	4,58	0,1	5,37	0,1	-14,8
Gesamt	4,03		4,40		-8,5

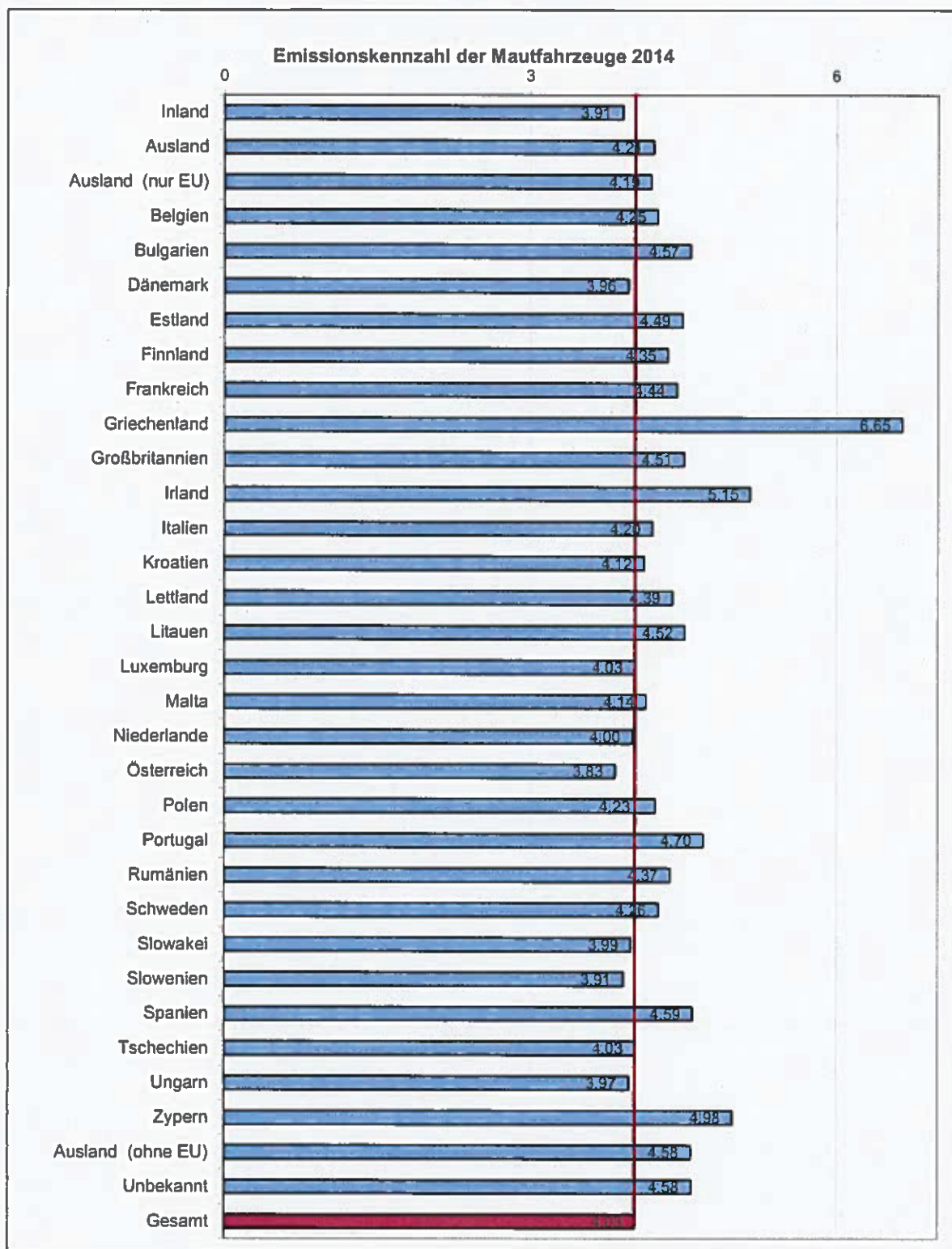
¹⁾ Die Begriffe Mautfahrzeug und Emissionskennzahl sind in den Methodischen Erläuterungen definiert.

²⁾ Anteil an der Gesamtfahrleistung (s. Tabelle J1).

³⁾ Kroatien ist seit dem 01.07.2013 Mitgliedsstaat der EU.

Mautstatistik

J 6 Emissionskennzahl der Mautfahrzeuge nach Nationalität



J 6 - 1



Mautstatistik

J 7 Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Herkunft und Emissionsklasse ¹⁾

Seite 1

Herkunft	2014		2013		Veränderung zum Vorjahr [%]
	[1000 km]	Anteil in [%]	[1000 km]	Anteil in [%]	

Gesamt

Inland	17 021 061	60,7	16 925 367	62,2	0,6
Ausland	10 993 685	39,2	10 288 421	37,8	6,9
- EU	10 315 140	36,8	9 606 532	35,3	7,4
- Nicht EU	678 545	2,4	681 889	2,5	-0,5
Unbekannt	17 186	0,1	15 464	0,1	11,1
Gesamt	28 031 933		27 229 252		2,9

Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO

Inland	18 121	83,1	23 566	82,2	-23,1
Ausland	3 450	15,8	4 784	16,7	-27,9
- EU	2 800	12,8	3 881	13,5	-27,8
- Nicht EU	650	3,0	903	3,1	-28,0
Unbekannt	245	1,1	312	1,1	-21,5
Gesamt	21 816		28 662		-23,9

Schadstoffklasse S2 nach STVZO

Inland	74 284	77,2	106 962	75,1	-30,6
Ausland	21 353	22,2	34 641	24,3	-38,4
- EU	19 346	20,1	31 066	21,8	-37,7
- Nicht EU	2 007	2,1	3 575	2,5	-43,9
Unbekannt	523	0,5	828	0,6	-36,8
Gesamt	96 160		142 431		-32,5

Schadstoffklasse S3 nach STVZO

Inland	629 133	41,1	984 276	41,9	-36,1
Ausland	901 131	58,8	1 362 761	58,0	-33,9
- EU	803 952	52,5	1 224 282	52,1	-34,3
- Nicht EU	97 180	6,3	138 480	5,9	-29,8
Unbekannt	1 741	0,1	2 304	0,1	-24,4
Gesamt	1 532 005		2 349 340		-34,8

¹⁾ Der Begriff Mautfahrzeug ist in den Methodischen Erläuterungen definiert.



Mautstatistik

J 7 Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Herkunft und Emissionsklasse ¹⁾

Seite 2

Herkunft	2014		2013		Veränderung zum Vorjahr [%]
	[1000 km]	Anteil in [%]	[1000 km]	Anteil in [%]	

Schadstoffklasse S4 nach STVZO

Inland	812 549	56,4	1 015 961	57,4	-20,0
Ausland	627 063	43,5	751 365	42,5	-16,5
- EU	598 466	41,5	717 176	40,5	-16,6
- Nicht EU	28 598	2,0	34 189	1,9	-16,4
Unbekannt	1 729	0,1	1 877	0,1	-7,9
Gesamt	1 441 341		1 769 203		-18,5

Schadstoffklasse S5 nach STVZO

Inland	9 836 083	59,2	11 120 151	62,4	-11,5
Ausland	6 769 858	40,7	6 686 634	37,5	1,2
- EU	6 258 283	37,7	6 199 223	34,8	1,0
- Nicht EU	511 576	3,1	487 411	2,7	5,0
Unbekannt	8 198	0,0	8 179	0,0	0,2
Gesamt	16 614 139		17 814 963		-6,7

Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO

Inland	3 014 913	63,1	3 326 050	70,8	-9,4
Ausland	1 763 507	36,9	1 371 309	29,2	28,6
- EU	1 743 405	36,5	1 356 431	28,9	28,5
- Nicht EU	20 101	0,4	14 878	0,3	35,1
Unbekannt	1 748	0,0	1 829	0,0	-4,4
Gesamt	4 780 168		4 699 189		1,7

Schadstoffklasse S6 nach STVZO ²⁾

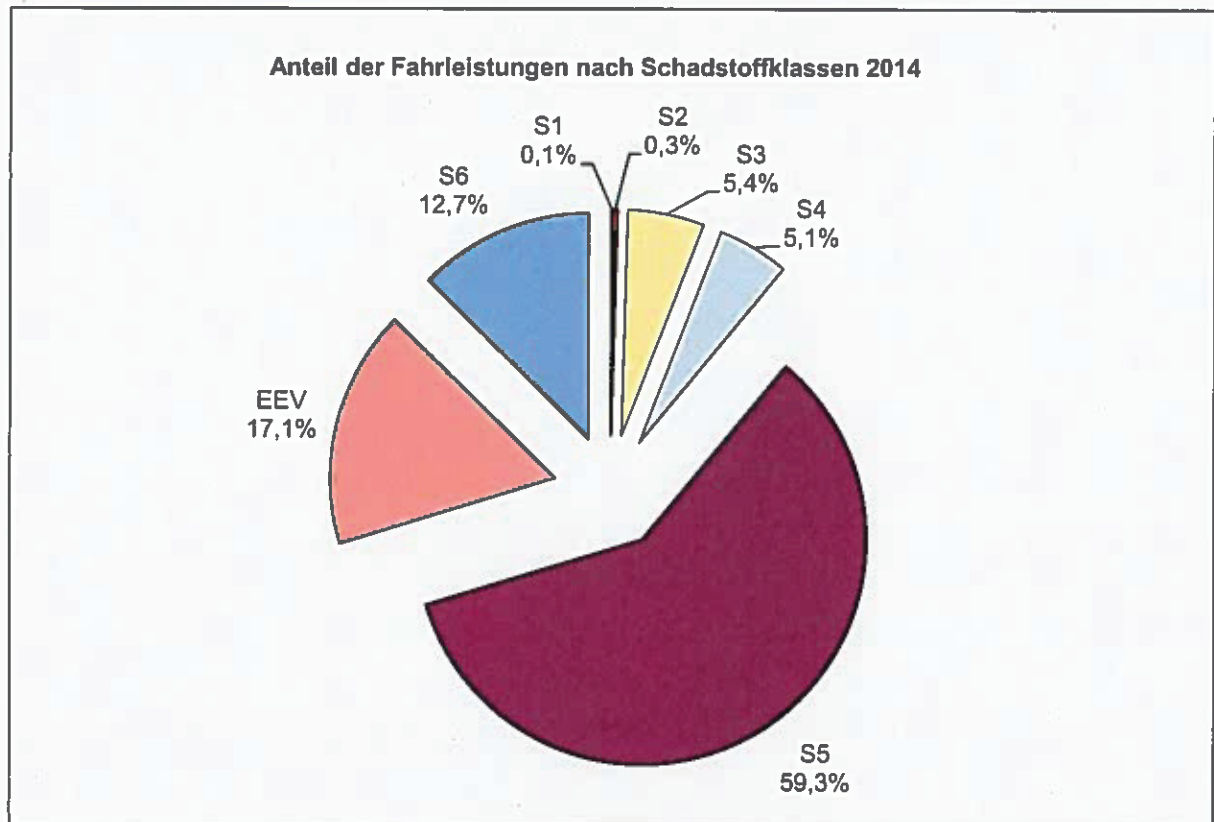
Inland	2 635 978	55,1	348 402	7,4	
Ausland	907 322	19,0	76 927	1,6	
- EU	888 888	18,6	74 473	1,6	
- Nicht EU	18 434	0,4	2 454	0,1	
Unbekannt	3 002	0,1	134	0,0	
Gesamt	3 546 303		425 463		

¹⁾ Der Begriff Mautfahrzeug ist in den Methodischen Erläuterungen definiert.

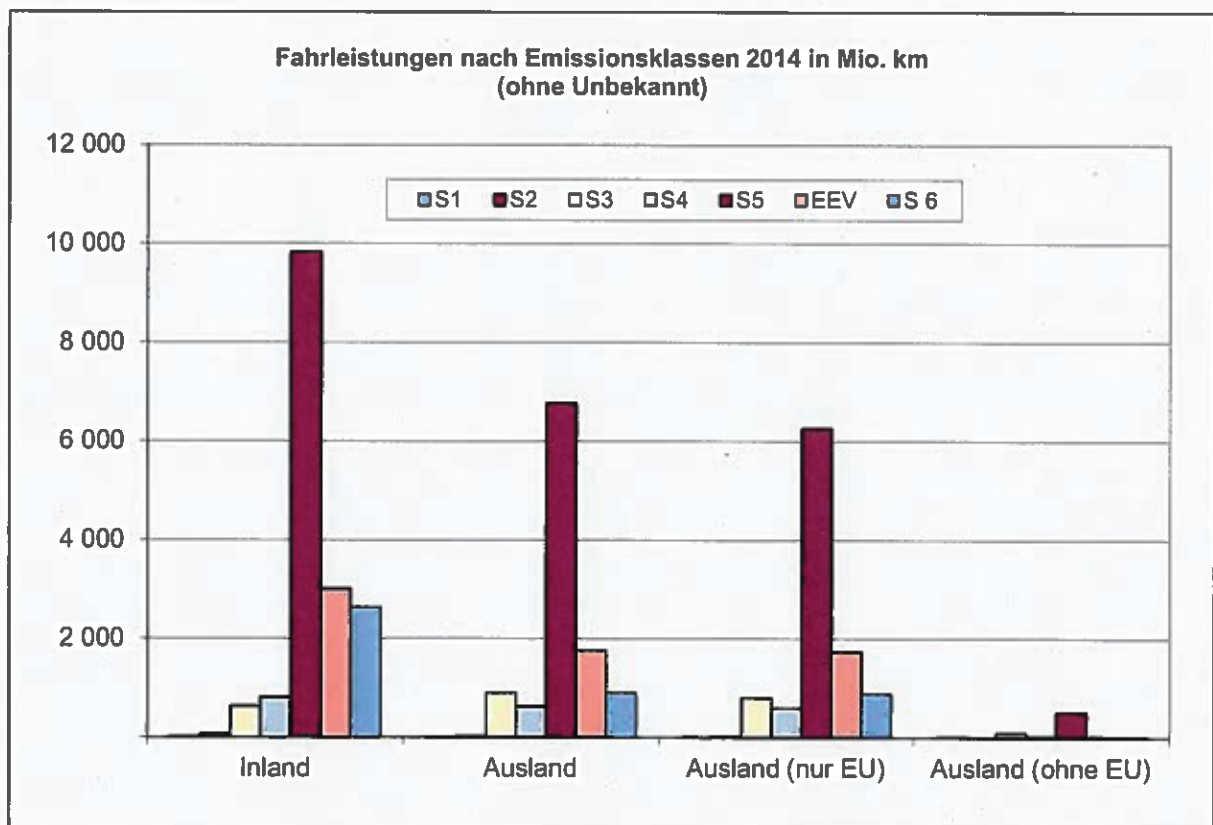
²⁾ Die Schadstoffklasse S6 wurde erst ab Oktober 2013 ausgewiesen.

Mautstatistik

J 7 Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Herkunft und Emissionsklasse



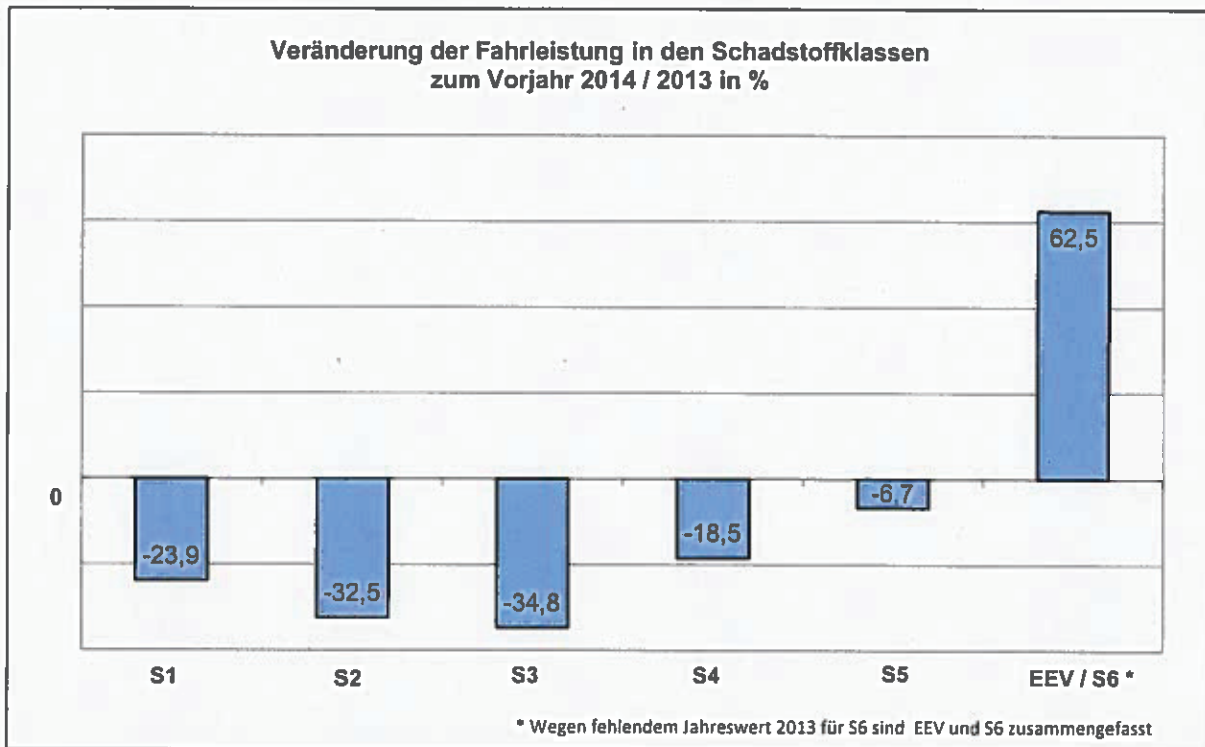
J 7-1



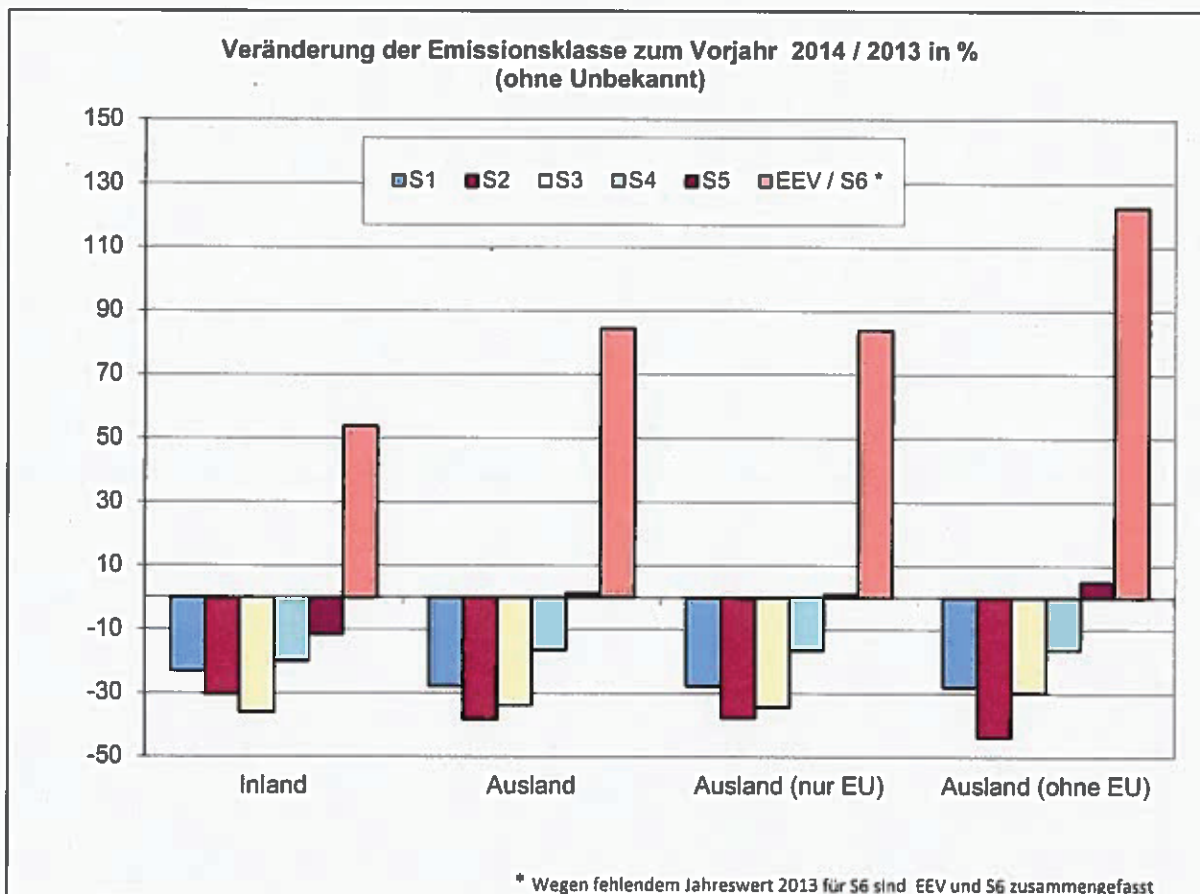
J 7-2

Mautstatistik

J 7 Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Herkunft und Emissionsklasse



J 7 - 3



J 7 - 4

Mautstatistik

J 8 Fahrleistungen nach Emissionsklasse und Achsklasse

Seite 1

Nationalität	2014							
	Schadstoffklasse S1		Schadstoffklasse S2		Schadstoffklasse S3 oder S2 kombiniert mit PMK 1/2/3/4 1)		Schadstoffklasse S4 oder S3 kombiniert mit PMK 2/3/4 1)	
	Achsklasse		Achsklasse		Achsklasse		Achsklasse	
	<=3	>3	<=3	>3	<=3	>3	<=3	>3
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]

Inland	9 515 569	8 605 378	31 536 558	42 747 016	141 862 913	487 270 576	147 416 870	665 131 999
Ausland	1 040 572	2 409 582	3 455 298	17 897 983	23 122 841	878 008 455	21 840 970	605 222 422
- EU	971 141	1 829 287	3 353 212	15 993 187	21 769 697	782 181 908	21 386 906	577 078 830
Belgien	38 244	25 691	150 061	415 184	991 357	9 652 142	440 426	8 112 776
Bulgarien	6 150	60 957	28 418	875 401	678 957	44 436 635	648 539	27 014 453
Dänemark	33 783	26 873	99 430	180 658	316 076	2 181 205	413 482	7 574 323
Estland	5 552	957	14 206	94 932	21 861	6 432 859	68 642	7 903 312
Finnland	17 390	25 991	20 240	15 539	107 643	1 948 081	76 850	2 684 747
Frankreich	92 393	80 677	205 056	296 316	996 921	4 901 309	833 192	6 879 134
Griechenland	2 408	148 414	27 517	1 559 816	56 907	12 850 617	10 553	1 843 253
Großbritannien	35 173	35 376	168 146	231 006	688 460	2 604 334	591 130	2 834 576
Irland	4 673	8 448	2 327	35 472	40 898	3 559 252	29 937	2 343 517
Italien	36 764	13 794	280 758	310 651	1 562 741	16 796 915	513 578	5 209 255
Kroatien ²⁾	2 248	724	6 144	80 997	188 142	4 957 539	80 291	2 574 578
Lettland	10 241	77 624	11 881	206 290	135 418	12 478 103	42 795	6 861 036
Litauen	32 879	249 110	67 230	591 736	358 894	55 643 876	199 680	31 552 551
Luxemburg	3 369	10 811	67 831	64 601	241 840	3 425 615	185 507	3 846 832
Malta	0	0	779	261	1 248	94 857	0	9 640
Niederlande	216 579	380 861	928 739	1 996 494	3 787 042	52 812 873	2 862 692	51 878 458
Österreich	83 275	52 639	219 046	429 355	2 135 868	12 859 418	1 239 819	9 868 683
Polen	226 593	503 825	444 380	5 331 234	3 529 369	262 061 433	5 304 638	219 302 973
Portugal	8 489	33 880	16 928	561 045	128 553	11 556 495	66 304	11 798 963
Rumänien	2 447	8 570	35 023	469 715	838 029	86 129 954	527 020	39 653 094
Schweden	14 128	3 762	43 093	34 622	322 876	4 065 598	166 499	2 693 412
Slowakei	3 481	987	49 364	95 055	479 913	29 023 829	1 054 127	19 439 474
Slowenien	471	2 247	20 831	6 854	568 864	9 926 584	666 756	13 176 461
Spanien	20 929	50 452	95 168	862 060	515 187	26 836 046	237 363	21 855 345
Tschechien	16 863	13 797	199 981	583 726	1 632 943	73 756 004	2 917 957	50 453 372
Ungarn	56 619	11 101	150 616	230 348	1 437 272	29 561 181	2 207 545	18 685 853
Zypern	0	1 720	21	433 819	6 418	1 629 153	1 584	1 028 759
- Nicht EU	69 432	580 295	102 086	1 904 797	1 353 144	95 826 547	454 064	28 143 592
Unbekannt	171 743	73 601	315 916	207 508	811 646	928 899	742 839	985 718
Gesamt	10 727 884	11 088 561	35 307 772	60 852 507	165 797 399	1 366 207 929	170 000 679	1 271 340 139

¹⁾ PMK = Partikelminderungsklasse.

²⁾ Kroatien ist seit dem 01.07.2013 Mitgliedsstaat der EU.

Mautstatistik

J 8 Fahrleistungen nach Emissionsklasse und Achsklasse

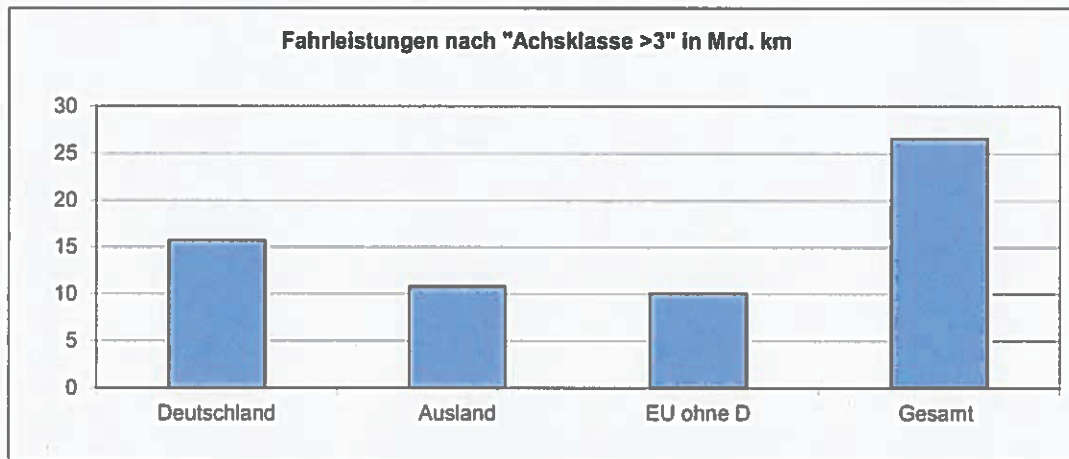
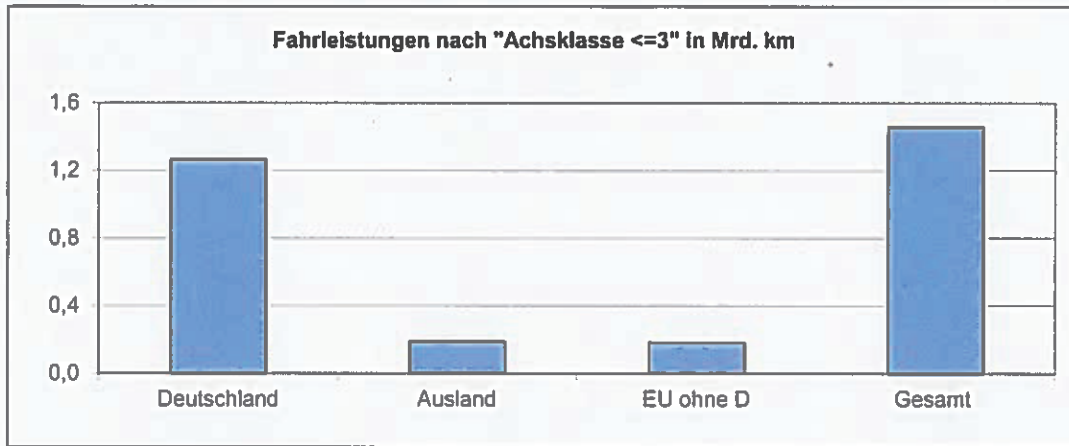
Seite 2

Nationalität	2014							
	Schadstoffklasse S5		Schadstoffklasse EEV		Schadstoffklasse S6		Gesamt	
	Achsklasse		Achsklasse		Achsklasse		Achsklasse	
	<=3	>3	<=3	>3	<=3	>3	<=3	>3
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]
Inland	692 182 787	9 143 900 299	133 378 735	2 881 533 871	109 822 166	2 526 156 298	1 265 715 597	15 755 345 437
Ausland	92 542 361	6 677 316 033	20 407 449	1 743 099 428	25 366 485	881 955 515	187 775 977	10 805 909 418
- EU	89 419 499	6 168 863 273	20 313 837	1 723 091 599	25 086 228	863 801 754	182 300 520	10 132 839 837
Belgien	1 955 619	98 515 792	70 824	4 517 974	333 987	11 171 837	3 980 518	132 411 397
Bulgarien	1 721 451	233 121 070	131 577	22 999 338	78 969	9 263 691	3 294 060	337 771 545
Dänemark	1 065 326	48 376 395	99 521	8 901 328	251 945	12 288 066	2 279 563	79 528 847
Estland	136 059	42 573 299	6 637	1 562 336	17 406	3 107 138	270 363	61 674 833
Finnland	177 038	15 101 426	10 236	536 009	17 701	2 228 556	427 097	22 540 348
Frankreich	1 353 490	43 418 122	130 070	6 808 700	85 416	3 709 460	3 696 539	66 093 718
Griechenland	36 696	8 223 572	496	290 818	464	178 569	135 041	25 095 060
Großbritannien	1 367 706	20 295 241	20 902	685 047	45 581	2 501 250	2 917 099	29 186 829
Irland	79 583	8 065 211	8 436	5 217	2 242	432 584	168 095	14 449 702
Italien	4 768 367	112 790 588	530 852	28 913 298	447 848	18 856 137	8 140 907	182 890 638
Kroatien ¹⁾	466 389	54 979 047	220 642	16 949 368	79 151	4 752 750	1 043 007	84 295 002
Lettland	337 036	98 868 032	5 687	2 212 838	21 494	4 883 303	564 552	125 587 226
Litauen	1 093 762	318 462 151	33 469	5 982 074	433 335	19 986 477	2 219 248	432 467 974
Luxemburg	963 519	61 146 810	16 633	9 032 999	79 054	7 954 846	1 557 753	85 482 512
Malta	18 850	1 076 032	703	67 292	1 962	85 456	23 541	1 333 538
Niederlande	15 004 137	641 070 194	2 349 981	93 115 290	2 723 080	146 798 292	27 872 248	988 052 462
Österreich	6 117 453	89 547 112	4 469 751	171 662 399	3 222 683	45 933 714	17 487 895	330 353 320
Polen	28 427 312	2 467 365 563	1 152 059	252 668 211	7 591 812	249 351 577	46 676 164	3 456 584 817
Portugal	243 141	50 515 159	3 663	2 635 775	46 748	4 600 859	513 825	81 702 175
Rumänien	4 109 878	401 445 752	521 424	125 674 555	1 175 925	48 715 634	7 209 745	702 097 273
Schweden	397 252	24 940 163	21 703	2 192 628	144 627	5 280 913	1 110 176	39 211 099
Slowakei	2 102 440	239 444 259	1 820 687	213 209 611	1 169 800	48 609 861	6 679 814	549 823 076
Slowenien	1 841 982	126 667 074	1 037 417	112 898 141	702 537	28 904 646	4 838 859	291 582 007
Spanien	591 186	125 965 399	51 177	15 494 883	95 870	10 481 104	1 606 881	201 545 290
Tschechien	9 460 047	576 759 758	4 419 261	319 428 248	4 775 459	123 979 205	23 422 510	1 144 974 110
Ungarn	5 569 577	254 825 460	3 180 031	302 140 932	1 541 135	49 742 787	14 142 795	655 197 663
Zypern	14 203	5 304 591	0	2 506 291	0	3 045	22 227	10 907 378
- Nicht EU	3 122 863	508 452 759	93 611	20 007 829	280 258	18 153 761	5 475 458	673 069 581
Unbekannt	2 204 308	5 993 689	771 660	976 642	682 262	2 320 031	5 700 374	11 486 087
Gesamt	786 929 456	15 827 210 021	154 557 844	4 625 609 940	135 870 913	3 410 431 845	1 459 191 948	26 572 740 941

¹⁾ Kroatien ist seit dem 01.07.2013 Mitgliedsstaat der EU.

Mautstatistik

J 8 Fahrleistungen nach Emissionsklasse und Achsklasse





Mautstatistik

J 9 Mautfahrten nach Emissionsklasse und Achsklasse ¹⁾

Seite 1

Nationalität	2014							
	Schadstoffklasse S1		Schadstoffklasse S2		Schadstoffklasse S3 oder S2 kombiniert mit PMK 1/2/3/4 ¹⁾		Schadstoffklasse S4 oder S3 kombiniert mit PMK 2/3/4 ¹⁾	
	Achsklasse		Achsklasse		Achsklasse		Achsklasse	
	<=3	>3	<=3	>3	<=3	>3	<=3	>3
	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]
Inland	483 611	328 476	1 609 542	1 682 723	6 291 793	13 739 517	6 004 250	15 200 856
Ausland	6 742	24 448	36 950	165 861	197 072	5 691 105	185 262	4 165 671
- EU	6 495	21 885	36 401	156 771	188 750	5 231 037	182 646	4 018 232
Belgien	235	322	1 180	5 135	9 803	114 329	4 706	92 522
Bulgarien	28	350	120	5 042	4 619	284 026	3 658	187 709
Dänemark	129	319	585	1 169	2 530	21 182	2 663	72 039
Estland	13	4	59	583	183	42 570	517	51 400
Finnland	70	155	70	50	683	12 828	417	19 740
Frankreich	879	3 044	1 364	5 760	10 287	88 338	7 697	135 022
Griechenland	14	967	209	10 292	288	67 943	57	9 024
Großbritannien	127	187	1 076	1 638	2 874	17 696	2 603	16 927
Irland	20	36	7	327	172	20 884	168	13 245
Italien	168	38	1 166	1 682	11 111	93 489	3 401	28 463
Kroatien ³⁾	6	2	17	348	853	25 391	557	10 292
Lettland	49	682	104	1 687	1 360	83 823	595	46 132
Litauen	107	1 588	283	4 405	2 860	316 164	1 237	199 366
Luxemburg	102	622	1 468	1 518	4 526	63 666	5 524	63 670
Malta			1	1	3	624		56
Niederlande	2 499	6 332	19 154	27 677	50 566	672 672	46 458	620 790
Österreich	839	544	3 189	6 310	31 979	144 516	17 687	118 729
Polen	756	5 680	2 140	55 054	17 818	1 438 878	31 939	1 150 755
Portugal	20	334	114	4 924	1 087	95 517	569	98 556
Rumänien	11	45	143	4 750	3 970	482 539	2 503	256 260
Schweden	43	22	90	90	1 482	19 574	858	16 227
Slowakei	12	10	210	1 189	2 940	169 363	5 229	130 196
Slowenien	3	5	69	35	3 226	56 898	5 026	72 730
Spanien	79	476	396	7 765	2 577	212 758	1 508	171 280
Tschechien	77	71	2 438	6 617	12 456	510 844	20 397	327 400
Ungarn	209	47	748	1 616	8 443	165 793	16 647	104 591
Zypern		3	1	1 107	54	8 732	25	5 111
- Nicht EU	247	2 563	549	9 090	8 322	460 068	2 616	147 439
Unbekannt	22 769	6 771	42 394	22 262	110 943	78 950	101 940	71 267
Gesamt	513 122	359 695	1 688 886	1 870 846	6 599 808	19 509 572	6 291 452	19 437 794

¹⁾ Der Begriff Mautfahrt ist in den Methodischen Erläuterungen definiert.

²⁾ PMK = Partikelminderungskategorie.

³⁾ Kroatien ist seit dem 01.07.2013 Mitgliedsstaat der EU.

Mautstatistik

J 9 Mautfahrten nach Emissionsklasse und Achsklasse ¹⁾

Seite 2

Nationalität	2014							
	Schadstoffklasse S5		Schadstoffklasse EEV		Schadstoffklasse S6		Gesamt	
	Achsklasse		Achsklasse		Achsklasse		Achsklasse	
	<=3	>3	<=3	>3	<=3	>3	<=3	>3
	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]

Inland	23 357 932	145 560 894	4 298 849	37 585 363	2 401 726	31 949 799	44 447 703	246 047 628
Ausland	782 526	42 852 652	209 804	11 593 035	189 347	6 160 811	1 607 703	70 653 583
- EU	760 619	40 130 321	209 121	11 472 649	186 781	6 023 465	1 570 813	67 054 360
Belgien	22 061	1 008 473	459	39 456	3 063	108 769	41 507	1 369 006
Bulgarien	9 771	1 553 738	787	143 062	436	62 430	19 419	2 236 357
Dänemark	9 222	349 244	509	62 112	1 944	83 548	17 582	589 613
Estland	1 312	281 638	58	10 757	152	21 297	2 294	408 249
Finnland	1 724	110 341	132	4 218	291	14 695	3 387	162 027
Frankreich	13 689	612 451	1 788	102 222	658	52 914	36 562	999 751
Griechenland	175	42 852	4	1 240	5	725	752	133 043
Großbritannien	6 539	126 910	114	4 775	238	12 520	13 571	180 653
Irland	609	47 416	112	30	8	2 134	1 096	84 072
Italien	44 717	714 000	5 766	204 284	5 198	124 131	71 527	1 166 087
Kroatien ²⁾	2 169	270 373	1 099	95 301	492	25 790	5 193	427 497
Lettland	2 485	528 990	74	15 141	260	35 850	4 927	712 305
Litauen	7 152	1 893 712	276	43 127	2 121	115 187	14 036	2 573 549
Luxemburg	19 607	846 084	280	93 601	1 510	99 144	33 017	1 168 305
Malta	68	7 935	5	428	10	664	87	9 708
Niederlande	216 605	6 703 364	45 758	927 184	42 034	1 481 329	423 074	10 439 348
Österreich	59 478	778 255	70 935	1 481 006	24 586	429 663	208 693	2 959 023
Polen	188 751	12 948 062	7 286	1 406 894	45 726	1 377 054	294 416	18 382 377
Portugal	1 844	402 800	26	19 539	314	34 441	3 974	656 111
Rumänien	25 873	2 548 466	2 917	802 052	7 443	308 267	42 860	4 402 379
Schweden	2 168	170 446	153	11 475	741	38 837	5 535	256 671
Slowakei	11 640	1 534 671	14 142	1 373 031	7 919	305 570	42 092	3 514 030
Slowenien	10 831	699 492	7 998	643 026	4 533	163 670	31 686	1 635 856
Spanien	4 234	972 615	442	133 416	676	76 566	9 912	1 574 876
Tschechien	59 478	3 532 023	26 919	2 049 033	26 672	758 214	148 437	7 184 202
Ungarn	38 044	1 412 315	21 082	1 791 801	9 751	290 045	94 924	3 766 208
Zypern	173	33 655		14 438		11	253	63 057
- Nicht EU	21 907	2 722 331	683	120 386	2 566	137 346	36 890	3 599 223
Unbekannt	272 086	374 737	130 174	47 104	67 756	145 506	748 062	746 597
Gesamt	24 412 544	188 788 283	4 638 827	49 225 502	2 658 829	38 256 116	46 803 468	317 447 808

¹⁾ Der Begriff Mautfahrt ist in den Methodischen Erläuterungen definiert.

²⁾ Kroatien ist seit dem 01.07.2013 Mitgliedsstaat der EU.



Mautstatistik

J 10 Durchschnittliche Fahrleistungen / Mautfahrten der Mautfahrzeuge nach Nationalität ¹⁾

Nationalität	2014			2013		
	Mautfahrzeuge	Mittelwert Fahrleistungen pro Fahrzeug	Mittelwert Mautfahrten pro Fahrzeug	Mautfahrzeuge	Mittelwert Fahrleistungen pro Fahrzeug	Mittelwert Mautfahrten pro Fahrzeug
	[Anzahl] ²⁾	[km]	[Anzahl]	[Anzahl] ²⁾	[km]	[Anzahl]
Inland	575 681	29.567	505	582 351	29.064	486
Ausland	759 424	14 476	95	750 495	13 709	88
- EU	677 802	15 219	101	667 670	14 388	94
Belgien	22 617	6 031	62	24 339	5 994	60
Bulgarien	31 512	10 823	72	29 531	9 978	61
Dänemark	7 899	10 357	77	7 891	11 126	87
Estland	4 083	15 171	101	4 120	13 817	90
Finnland	1 261	18 214	131	1 244	18 935	129
Frankreich	30 229	2 309	34	33 742	2 221	32
Griechenland	2 431	10 378	55	2 392	10 528	55
Großbritannien	9 177	3 498	21	9 903	3 139	19
Irland	3 281	4 455	26	3 491	4 068	24
Italien	20 354	9 385	61	22 384	9 438	59
Kroatien ³⁾	5 884	14 503	74	4 776	14 248	69
Lettland	9 329	13 523	77	9 590	12 453	69
Litauen	26 381	16 477	98	26 302	15 467	86
Luxemburg	6 360	13 686	189	6 671	13 812	186
Malta	184	7 375	53	166	7 673	55
Niederlande	68 908	14 743	158	71 103	14 689	153
Österreich	27 267	12 757	116	27 770	13 057	113
Polen	161 455	21 698	116	152 730	20 115	104
Portugal	17 208	4 778	38	17 034	4 624	36
Rumänien	60 171	11 788	74	53 080	11 115	64
Schweden	2 852	14 138	92	3 160	14 532	91
Slowakei	28 658	19 419	124	28 636	18 322	111
Slowenien	12 631	23 468	132	12 055	23 647	127
Spanien	39 506	5 142	40	39 344	5 168	39
Tschechien	48 855	23 916	150	49 187	22 341	136
Ungarn	28 835	23 213	134	26 455	23 978	130
Zypern	474	23 058	134	574	22 794	141
- Nicht EU	81 622	8 313	45	82 825	8 233	44
Unbekannt	23 354	736	64	21 563	717	73
Gesamt	1 358 459	20 635	268	1 354 409	20 104	259

¹⁾ Die Begriffe Mautfahrzeug und Mautfahrten sind in den Methodischen Erläuterungen definiert.

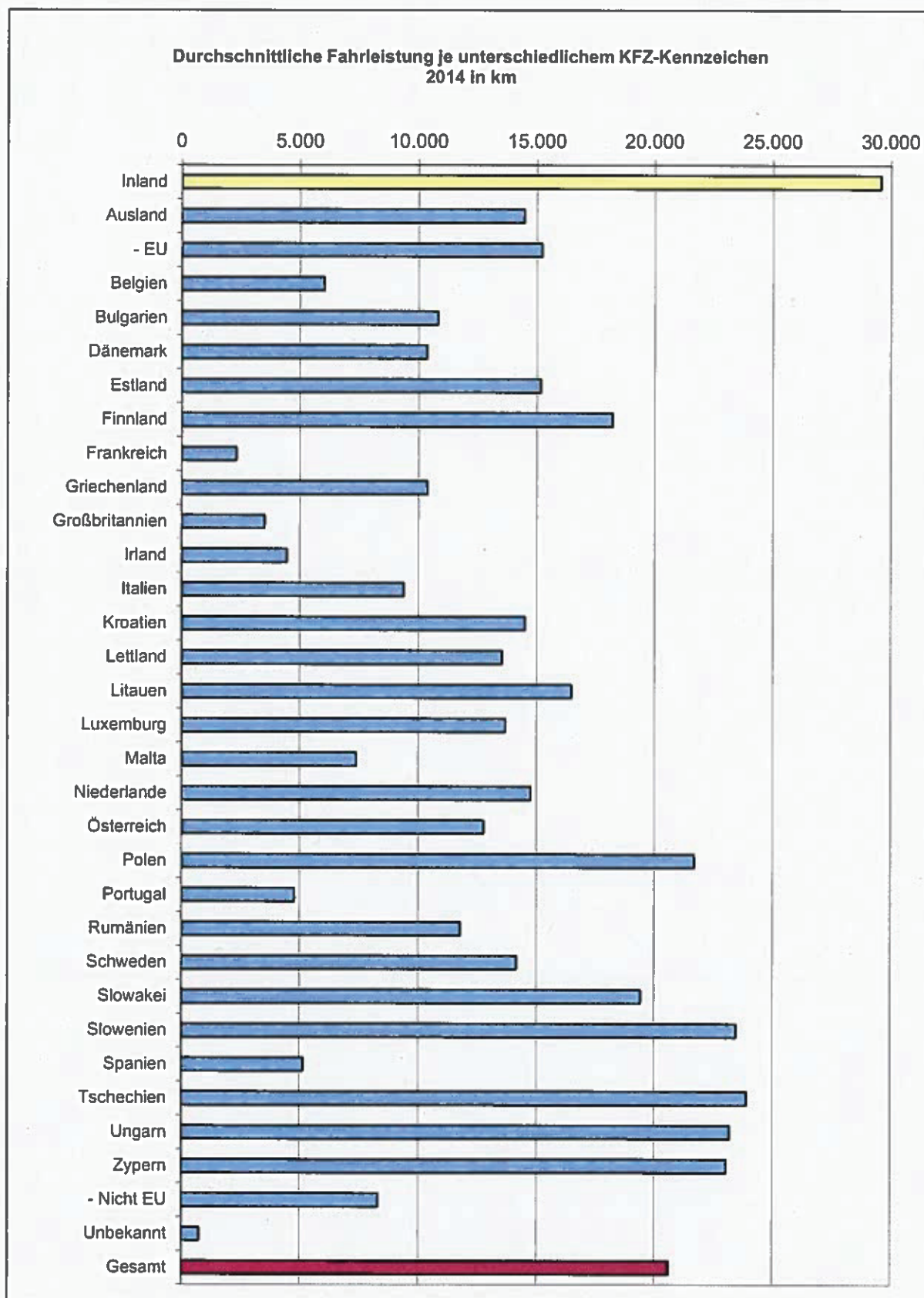
²⁾ Die Anzahl der Mautfahrzeuge wird durch die Anzahl der unterschiedlichen im Bezugsjahr aufgetretenen KFZ-Kennzeichen bestimmt (s.a. Seite 7 der Vorbemerkungen).

³⁾ Kroatien ist seit dem 01.07.2013 Mitgliedsstaat der EU.



Mautstatistik

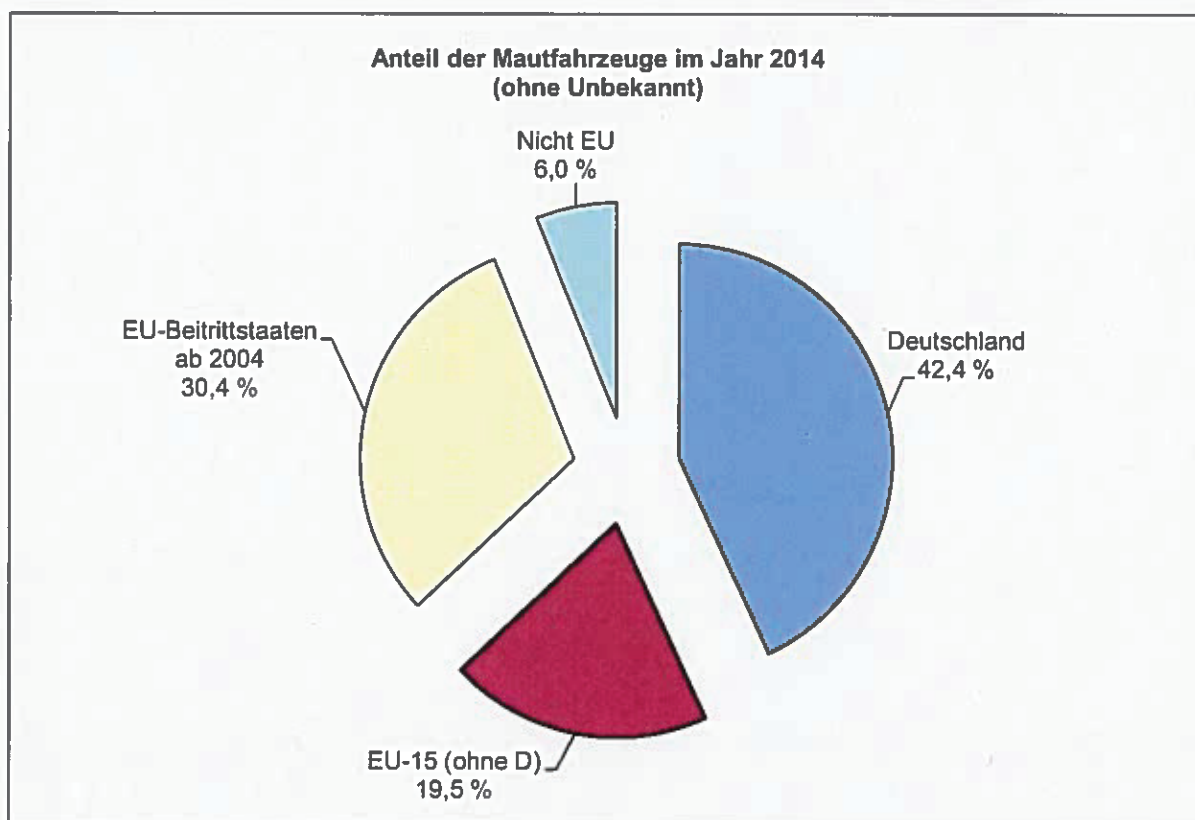
J 10 Durchschnittliche Fahrleistungen / Mautfahrten der Mautfahrzeuge nach Nationalität



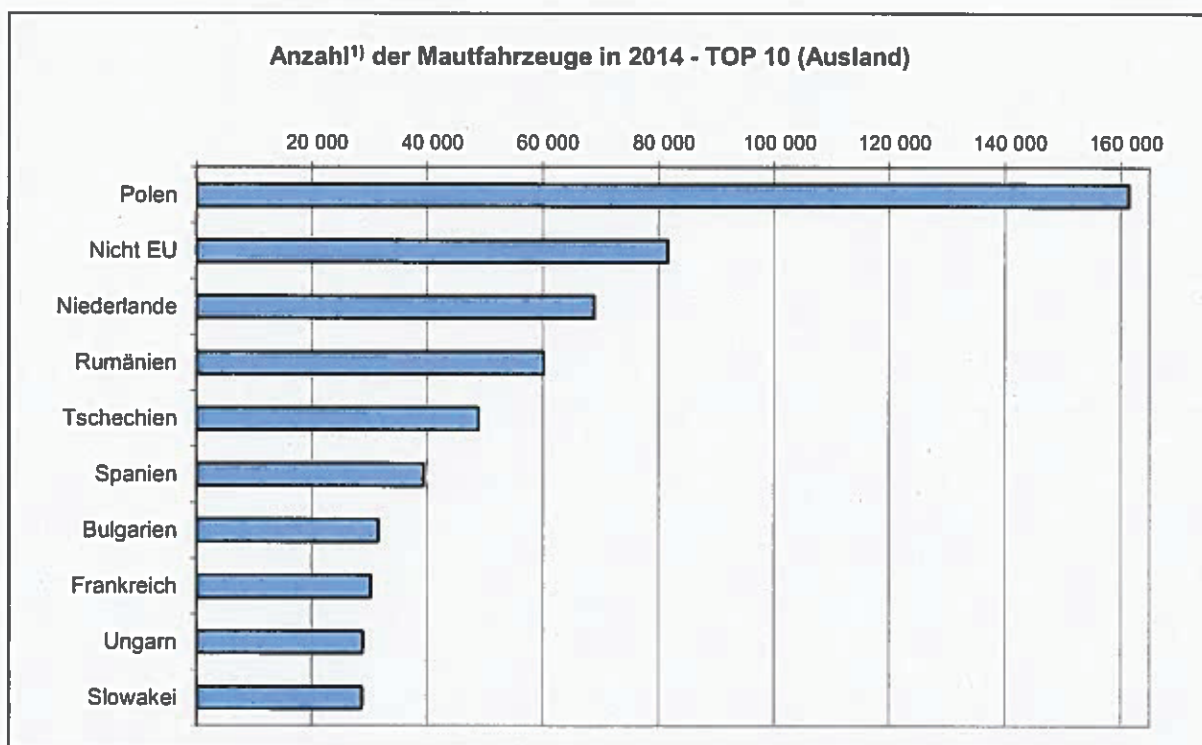
J 10-1

Mautstatistik

J 10 Durchschnittliche Fahrleistungen / Mautfahrten der Mautfahrzeuge nach Nationalität



J 10- 2



¹⁾ Die Anzahl der Mautfahrzeuge wird durch die Anzahl der unterschiedlichen im Bezugsjahr aufgetretenen KFZ-Kennzeichen bestimmt (s.a. Vorbemerkungen).

J 10- 3



Mautstatistik

J 11 Durchschnittliche Streckenleistung pro Mautfahrt nach Nationalität ¹⁾

Nationalität	2014	2013	Veränderung zum Vorjahr
	[km]	[km]	[%]
Inland	58,6	59,8	-2,0
Ausland	152,1	155,6	-2,2
- EU	150,3	153,7	-2,2
Belgien	96,7	99,1	-2,4
Bulgarien	151,2	162,7	-7,1
Dänemark	134,7	128,2	5,1
Estland	150,9	154,1	-2,1
Finnland	138,8	147,1	-5,6
Frankreich	67,3	70,1	-3,9
Griechenland	188,6	190,1	-0,8
Großbritannien	165,3	161,7	2,2
Irland	171,6	170,7	0,6
Italien	154,4	160,7	-4,0
Kroatien ²⁾	197,2	208,0	-5,2
Lettland	175,9	181,2	-2,9
Litauen	168,0	179,3	-6,3
Luxemburg	72,5	74,3	-2,4
Malta	138,5	139,9	-0,9
Niederlande	93,5	96,1	-2,6
Österreich	109,8	115,8	-5,2
Polen	187,6	193,1	-2,9
Portugal	124,6	127,8	-2,6
Rumänien	159,6	173,2	-7,9
Schweden	153,8	159,0	-3,3
Slowakei	156,5	164,8	-5,1
Slowenien	177,8	185,7	-4,3
Spanien	128,2	131,7	-2,6
Tschechien	159,3	164,1	-2,9
Ungarn	173,4	184,5	-6,1
Zypern	172,6	161,5	6,9
- Nicht EU	186,6	188,8	-1,2
Unbekannt	11,5	9,8	17,6
Gesamt	77,0	77,6	-0,9

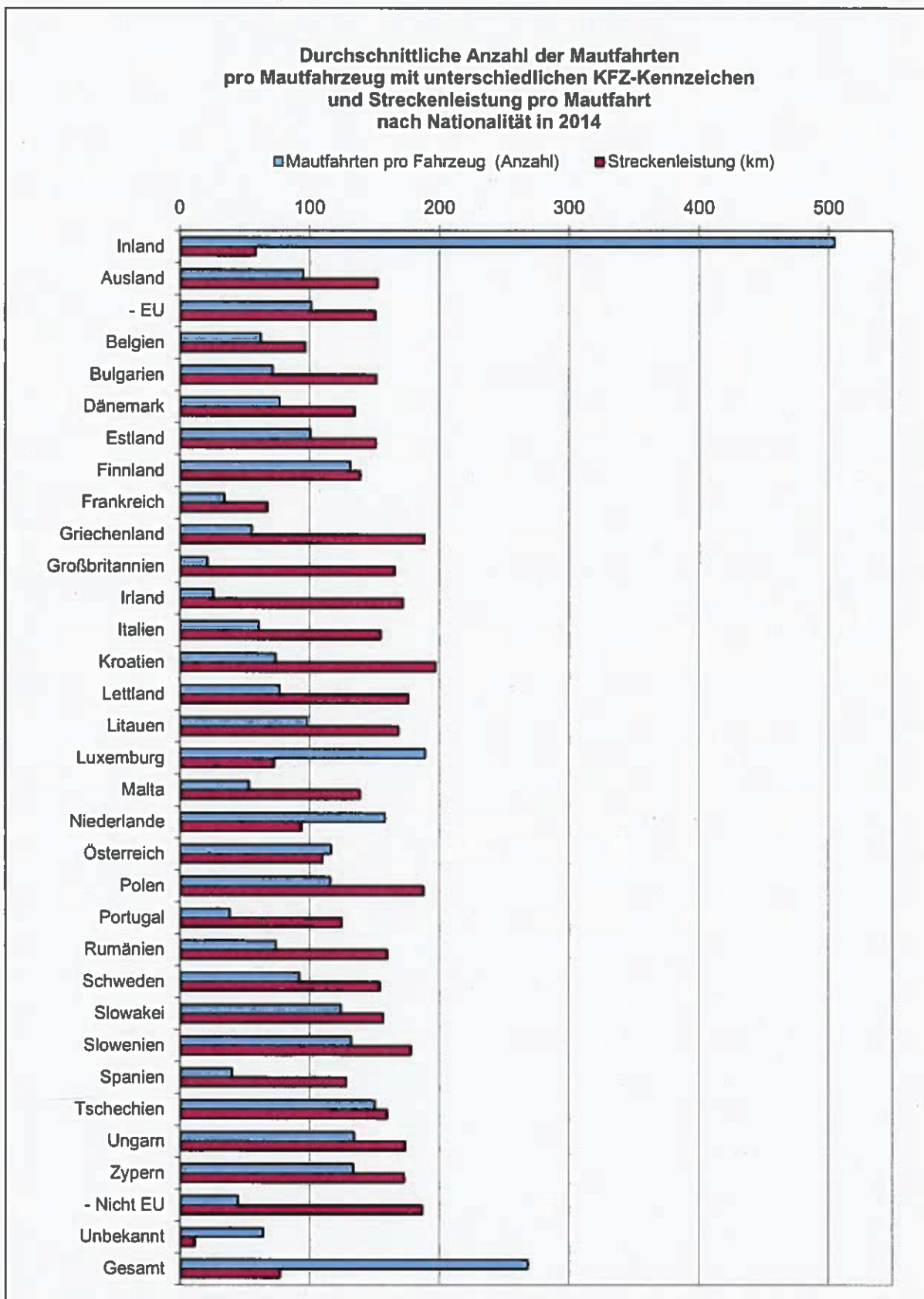
¹⁾ Der Begriff Mautfahrten ist in den Methodischen Erläuterungen definiert.

²⁾ Kroatien ist seit dem 01.07.2013 Mitgliedsstaat der EU.



Mautstatistik

J 11 Durchschnittliche Streckenleistung pro Mautfahrt nach Nationalität

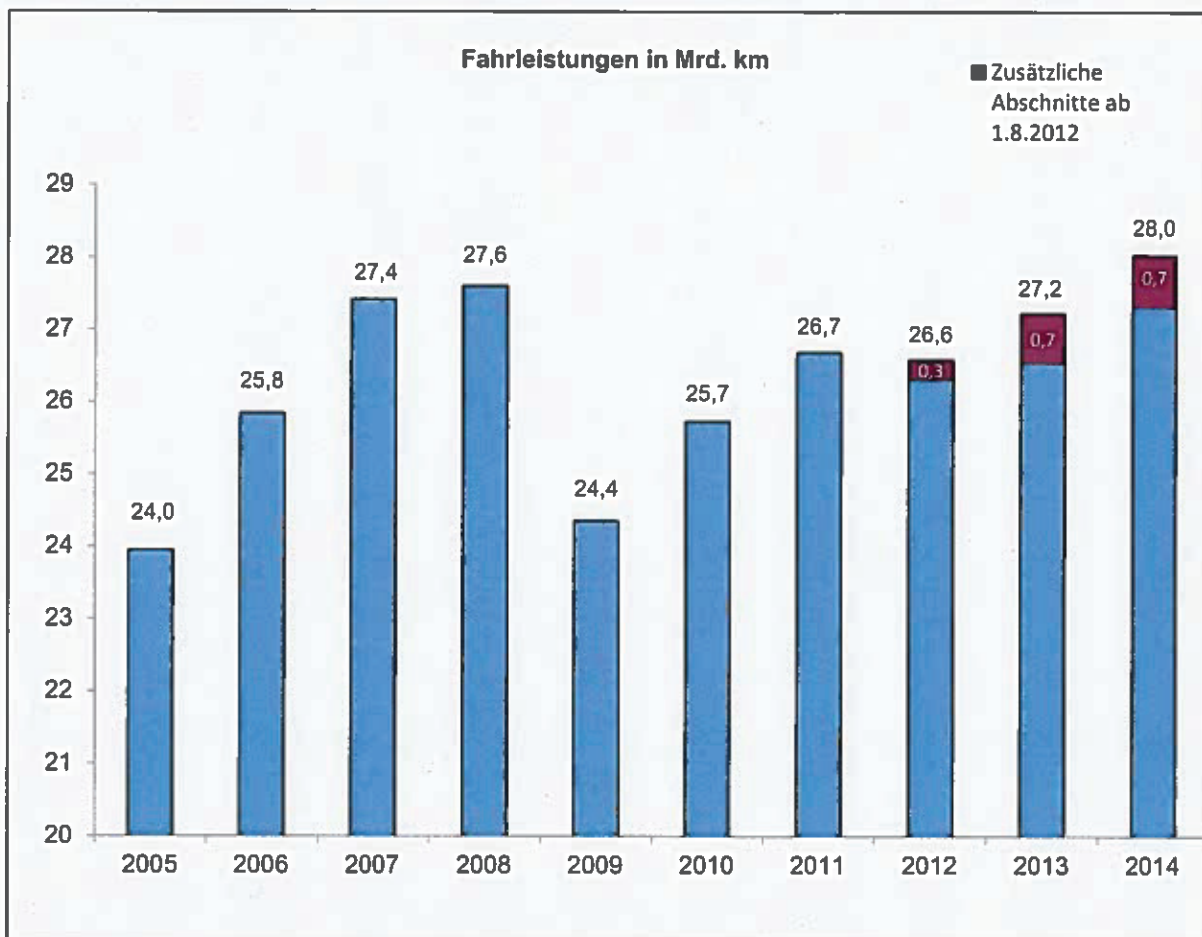


J 11-1

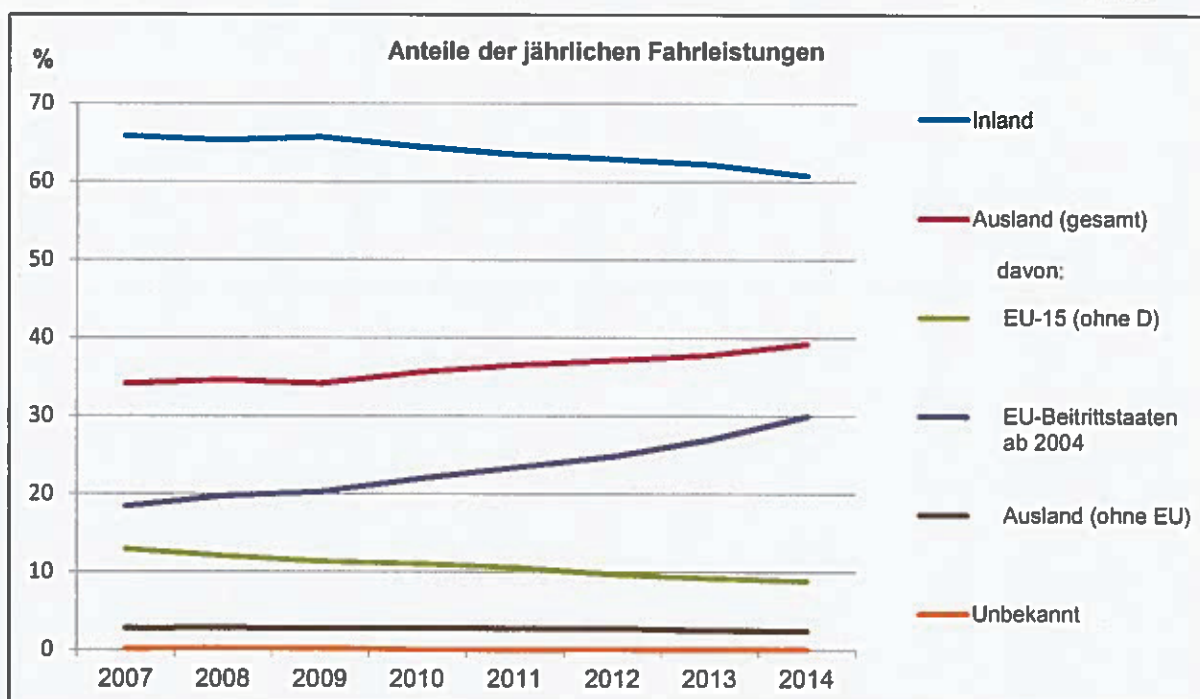


Mautstatistik

Z 1 Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Nationalität



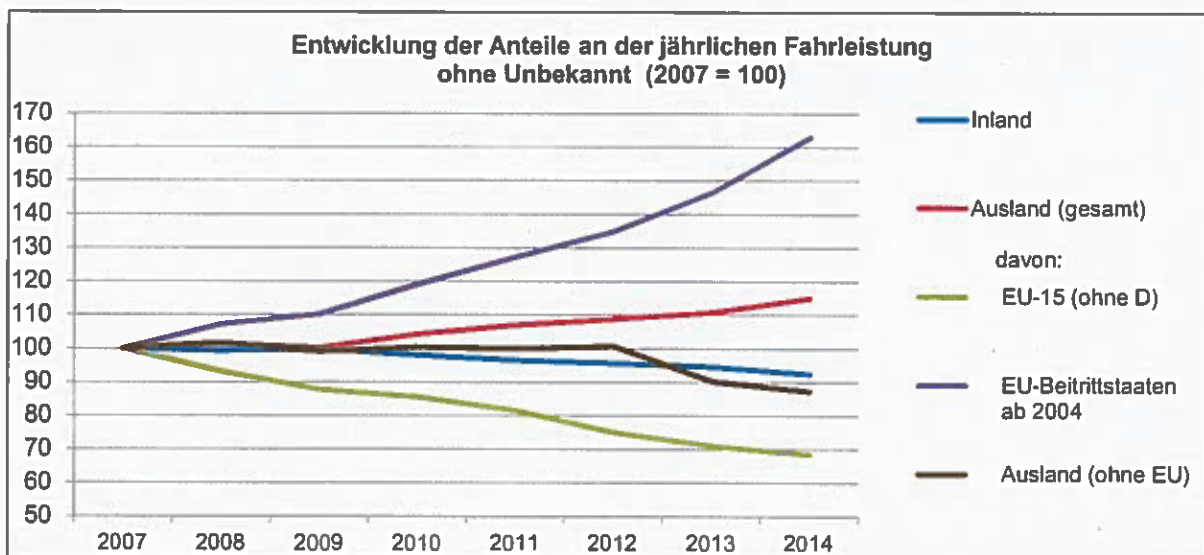
Z 1-2



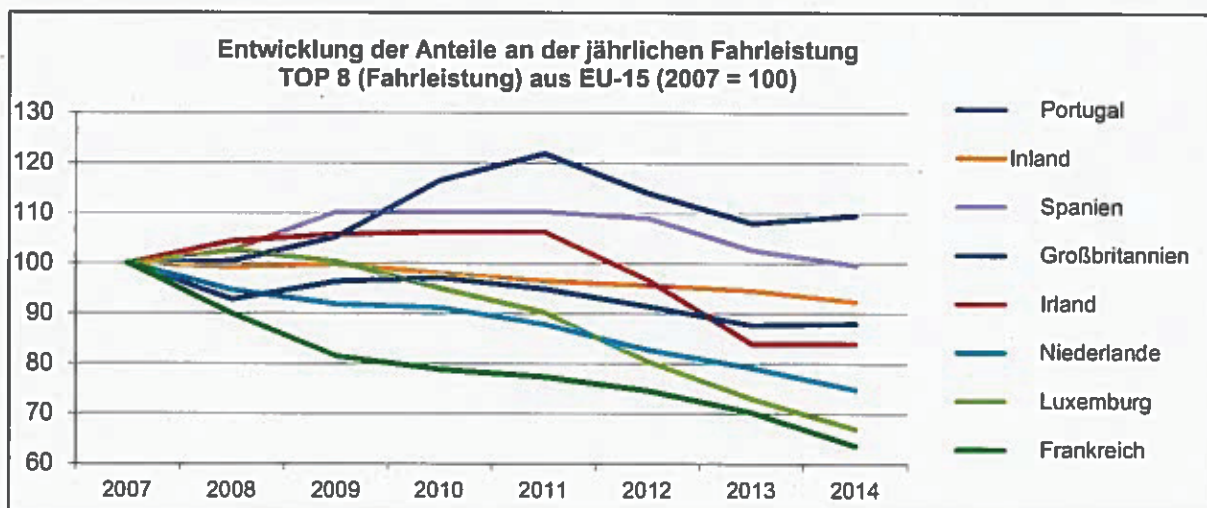
Z 1-2

Mautstatistik

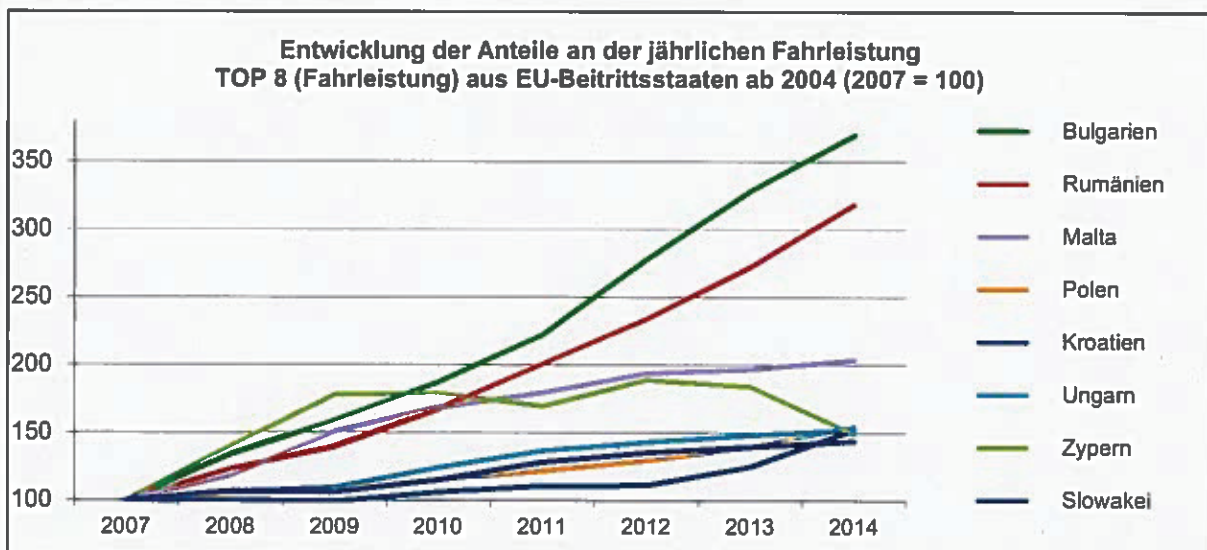
Z 1 Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Nationalität



Z 1-3



Z 1-4

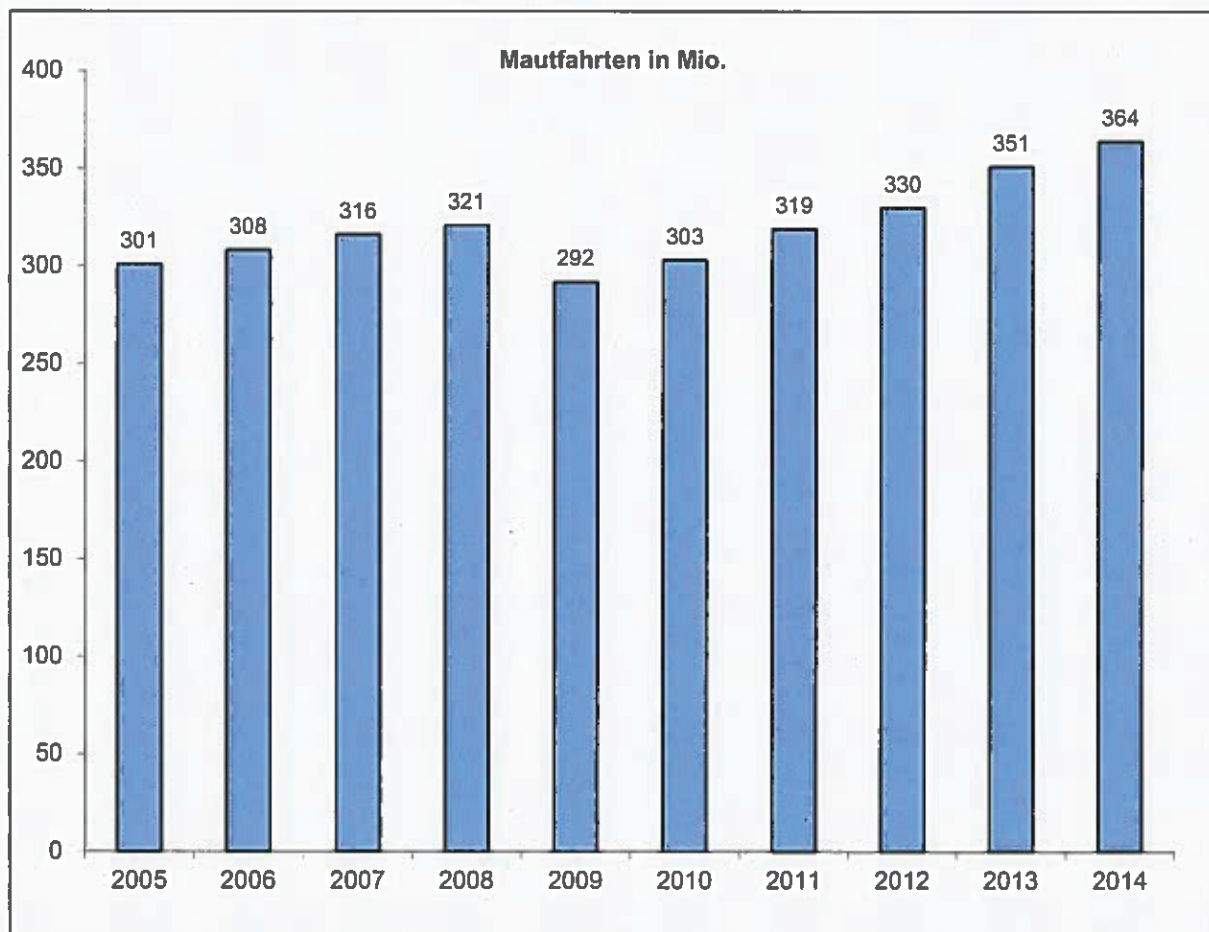


Z 1-5

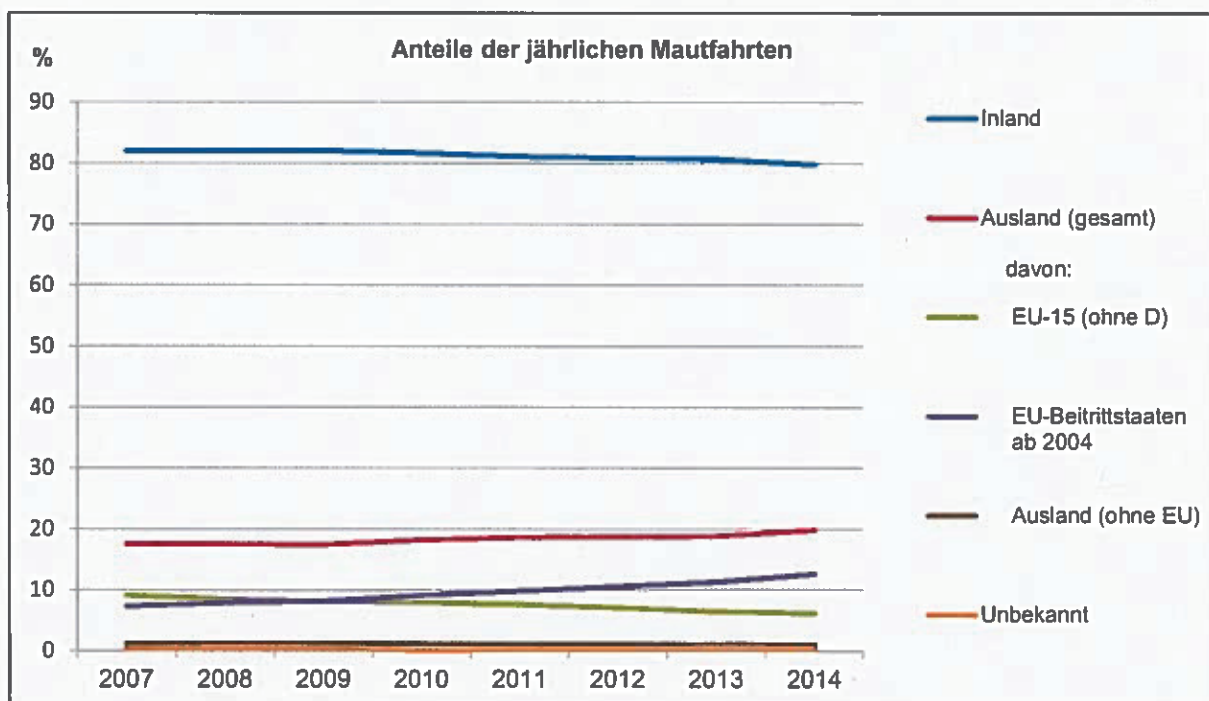


Mautstatistik

Z 2 Mautfahrten der Mautfahrzeuge nach Nationalität



Z 2-1

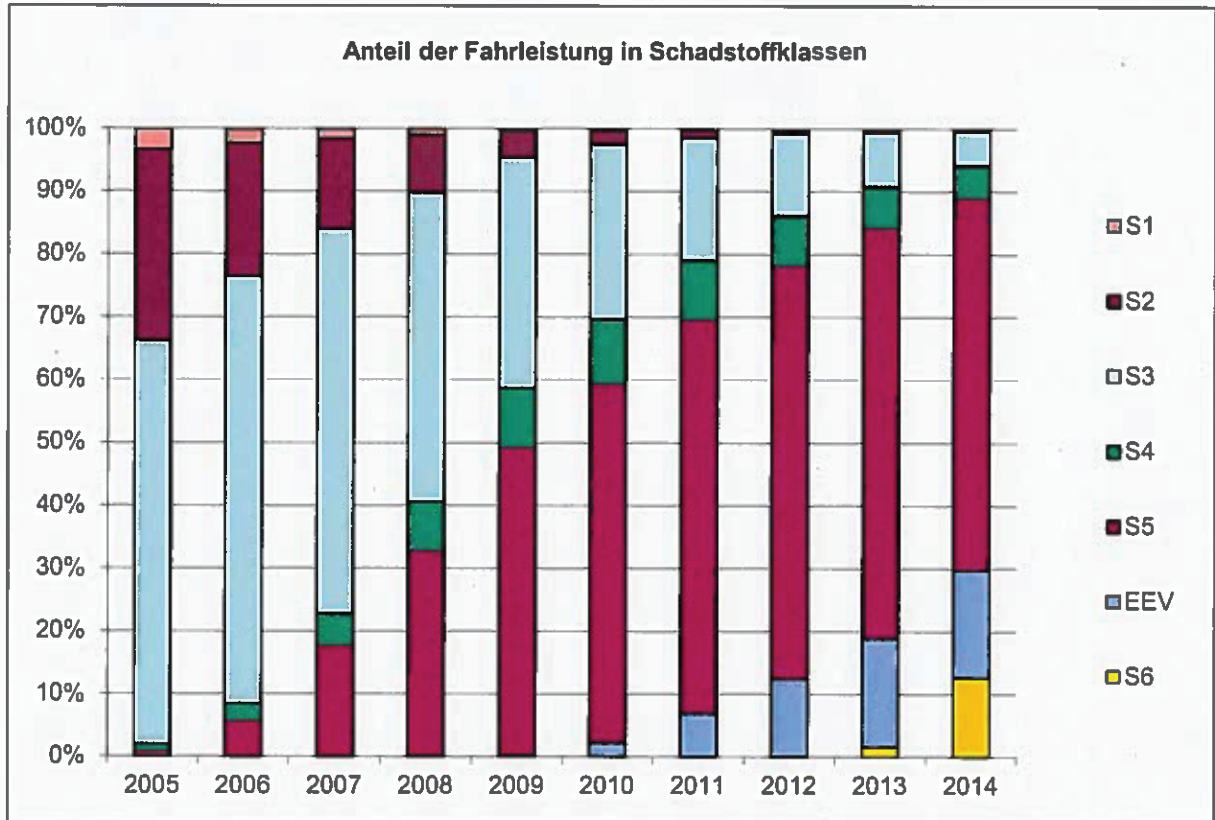


Z 2-2

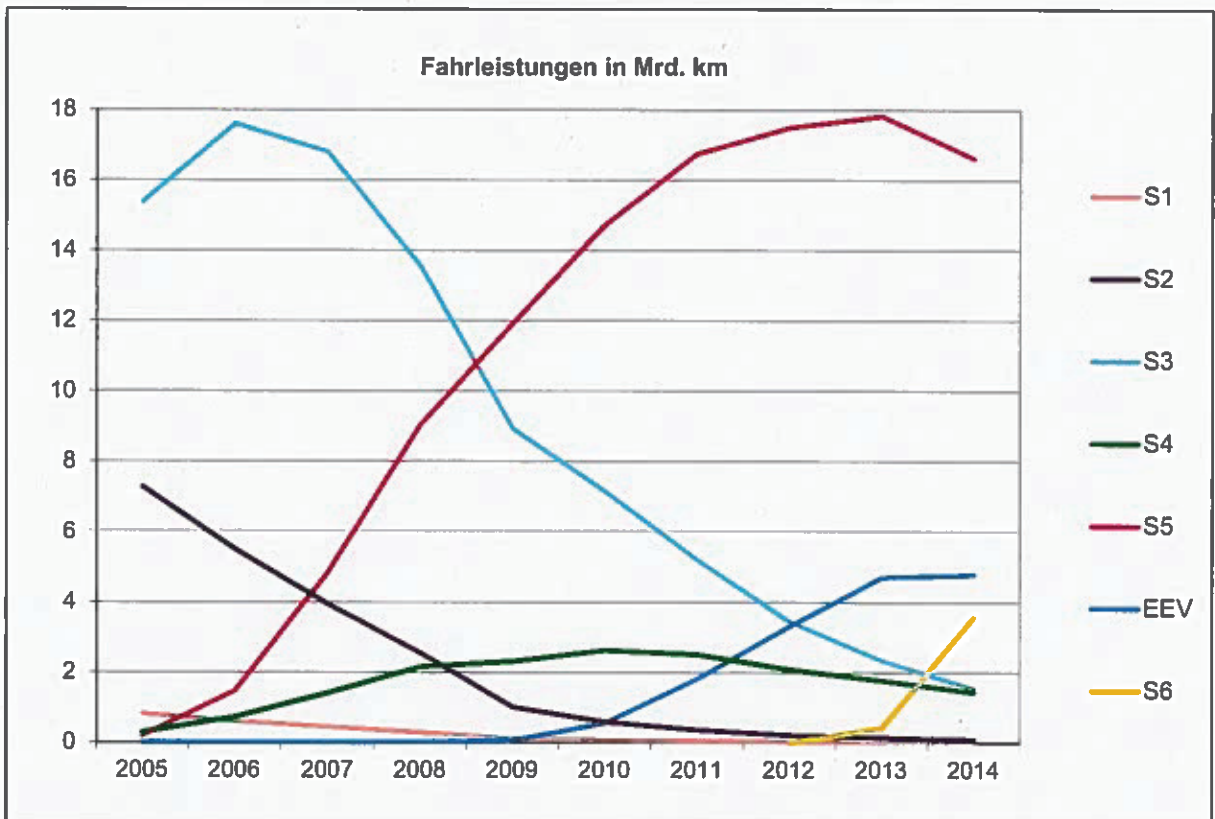


Mautstatistik

Z 7 Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Herkunft und Emissionsklasse



Z 7-1

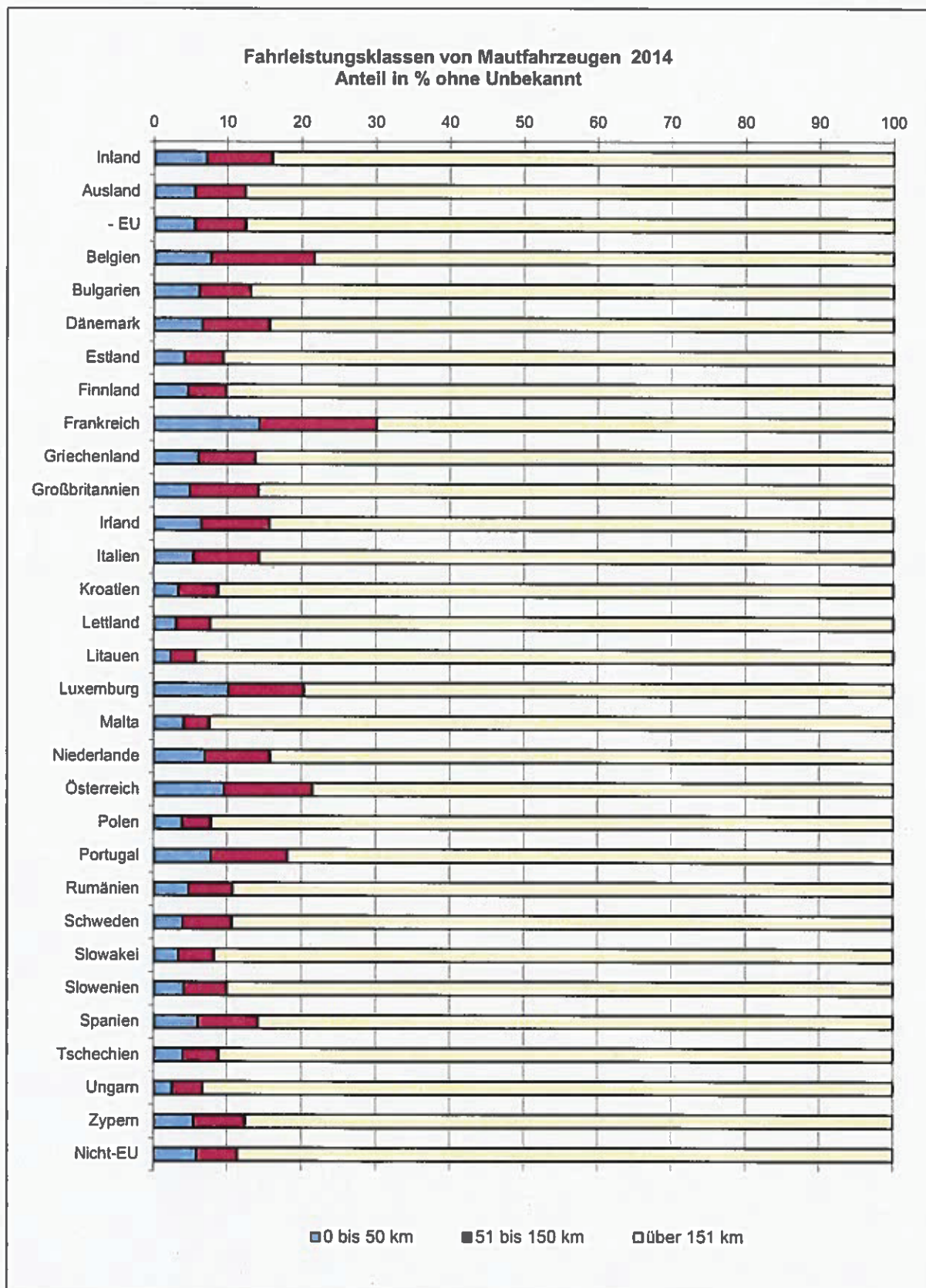


Z 7-2



Mautstatistik

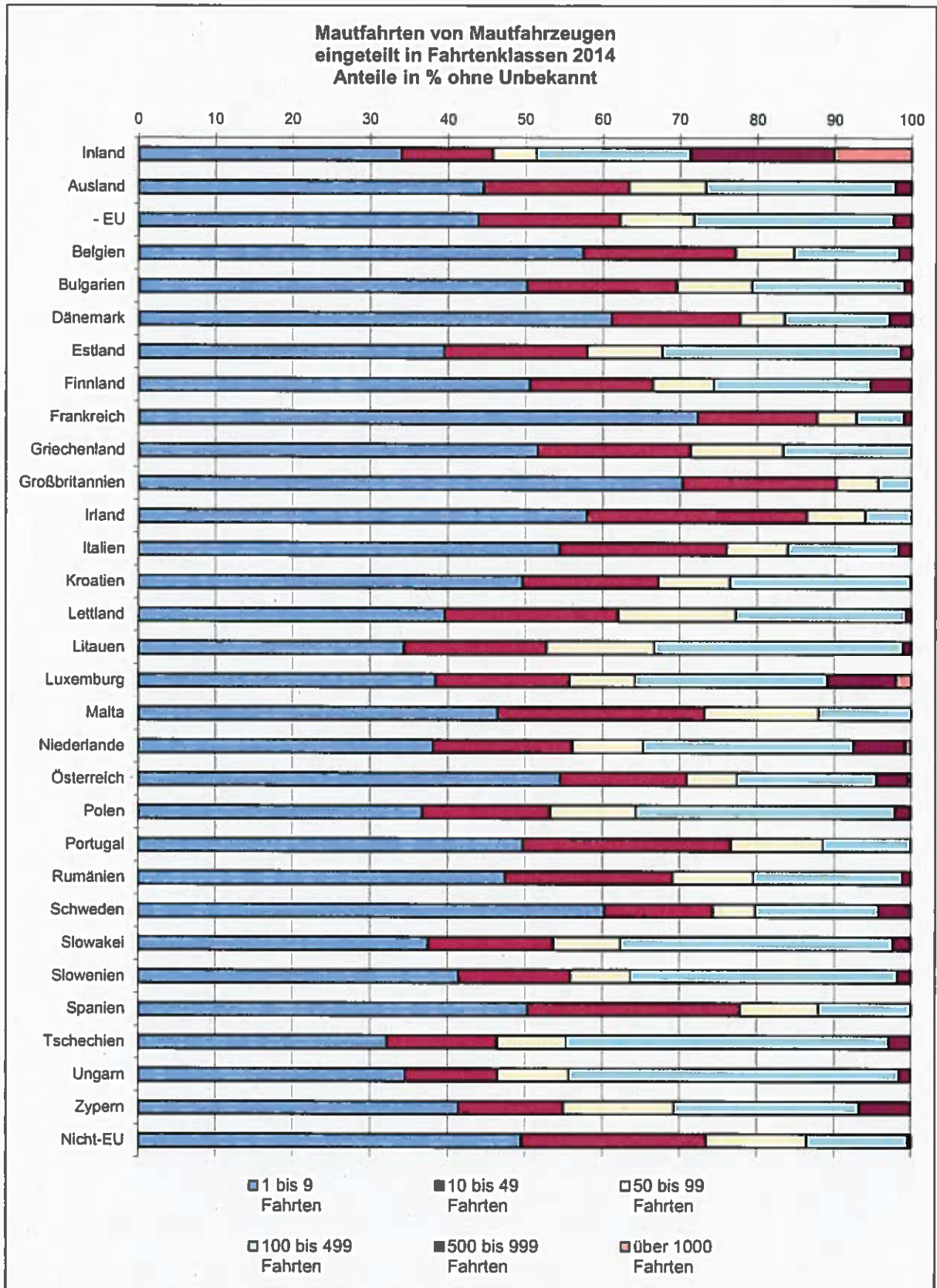
S 1 Fahrleistungsklassen





Mautstatistik

S 2 Klassen von Mautfahrten



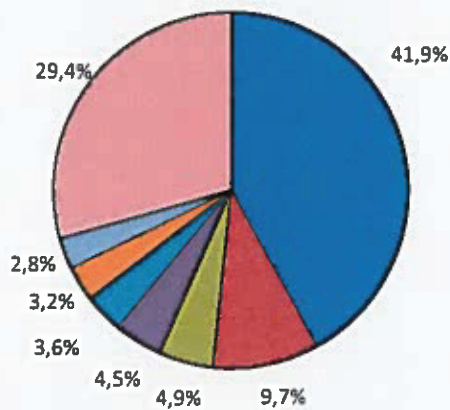


Mautstatistik

S 2 Klassen von Mautfahrten

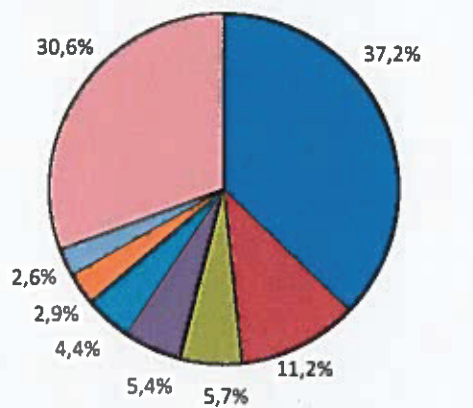
Mautfahrten von Mautfahrzeugen
eingeteilt in Fahrtenklassen 2014
Anteile in % ohne Unbekannt

Klasse: 1 bis 9 Fahrten



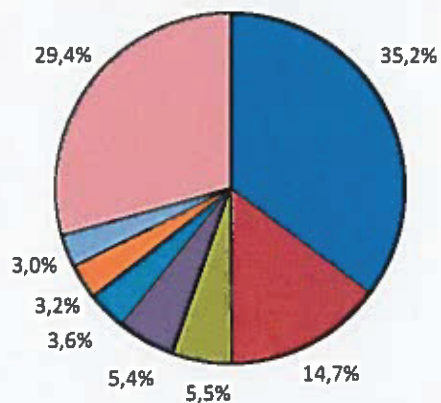
Deutschland Polen
Rumänien Niederlande
Frankreich Spanien
Österreich Rest

Klasse: 10 bis 49 Fahrten



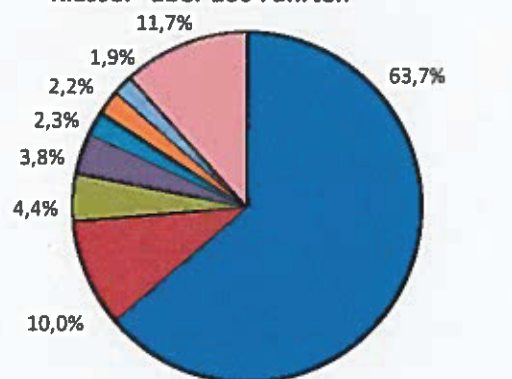
Deutschland Polen Rumänien
Niederlande Spanien Tschechien
Bulgarien Rest

Klasse: 50 bis 99 Fahrten



Deutschland Polen
Niederlande Rumänien
Tschechien Spanien
Litauen Rest

Klasse: über 100 Fahrten



Deutschland Polen Niederlande
Tschechien Ungarn Rumänien
Slowakei Rest

Mautstatistik

Methodische Erläuterungen

Inhaltsverzeichnis

0.	Einführung	2
1.	Definition	3
1.1	Mautfahrzeuge	3
1.2	Mautfahrt	3
1.3	Emissionskennzahl	4
2.	Datenbasis	5
3.	Auswertezyklus	8
4.	Erläuterungen zu den Tabellen	9
5.	Tabellenübersicht	12

Stand: Januar 2014

0. Einführung

Seit Jahresbeginn 2005 wird in Deutschland eine streckenbezogene Gebühr für schwere Lkw auf Autobahnen erfolgreich erhoben. Die Mautpflicht¹ gilt für LKW ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen grundsätzlich auf allen Bundesautobahnen (BAB) einschließlich Rastanlagen sowie auf einigen Abschnitten von vierstreifigen Bundesstraßen und beginnt mit der Auffahrt auf den Straßenabschnitt.

Das Mautsystem bietet als duales System den Nutzern dabei grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Einbuchung: die automatische Einbuchung per Fahrzeuggerät (automatisches Verfahren) und die manuelle Einbuchung am Mautstellen-Terminal oder per Internet (manuelles Verfahren). Das System der automatischen Einbuchung basiert auf einer Kombination der Mobilfunktechnologie (GSM) mit dem Satellitenortungssystem GPS (Global Positioning System). Kernstück der automatischen Einbuchung ist ein Fahrzeuggerät, die so genannte On-Board Unit (OBU), die mit Hilfe von Satellitensignalen die Position und zurückgelegte Strecke des Lkw bestimmt, automatisch die Höhe der Maut errechnet und die Daten per Mobilfunk an die Rechensysteme des Betreibers übermittelt.

Die Möglichkeit zur manuellen Einbuchung am Mautstellen-Terminal oder im Internet eignet sich vor allem für Lkw-Fahrer und Transportunternehmen, die selten auf mautpflichtigen Straßen fahren.

Mit Beginn der Maut hat das zuständige Bundesamt für Güterverkehr mit dem Aufbau eines Informationssystems begonnen, in dem alle erforderlichen Kennzahlen zur Steuerung und Überwachung des Betreibers zentral auswertbar sind. Hierzu gehören die Fahrtendaten aus dem manuellen und automatischen Verfahren. Ausschließlich diese Daten sind die Grundlage für die nachfolgend beschriebenen Tabellen.

Im Hinblick darauf, dass die Daten in der Regel zeitnah zur Verfügung stehen, steht in erster Linie die schnelle Bereitstellung von Tabellen und damit die **Aktualität der Veröffentlichung** im Vordergrund.

¹ Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) <http://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/index.html>

1. Definitionen

1.1 Mautfahrzeuge

Alle Tabellen beziehen sich auf mautpflichtige Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t auf mautpflichtigen Straßen, die über das automatische oder das manuelle Verfahren erfasst wurden. Diese Fahrzeuge sind im Folgenden als **Mautfahrzeuge** beschrieben.

Die Berechnung der Anzahl der Mautfahrzeuge erfolgt durch die Erfassung der KFZ-Kennzeichen. Daher kann innerhalb eines Zeitraumes ein reales Fahrzeug mehrfach als ein Mautfahrzeug erfasst werden, wenn z.B. ein Kennzeichenwechsel durchgeführt wurde.

Abweichend von den mautpflichtigen Fahrzeugen werden auch solche Fahrzeuge mitgezählt, deren Fahrten im Nachhinein erstattet wurden. Andererseits sind Mautpreller nicht enthalten. Dies gilt auch dann, wenn eine Mautgebühr aufgrund von Kontrollen im Nachhinein erhoben wurde.

1.2 Mautfahrt

Eine Fahrt – zu Abgrenzung von anderen Definitionen **Mautfahrt** genannt - in dieser Statistik beginnt vereinfacht mit der Auffahrt auf eine mautpflichtige Straße und endet, wenn eine mautpflichtige Straße wieder verlassen wird.

Im manuellen Verfahren werden innerhalb eines Buchungsvorgangs Start- und Endpunkt sowie ggf. Zwischenziele über Terminal oder das Internet angegeben.

Im automatischen Verfahren können sich während einer „Fahrt“

Tarifmerkmale (Tarifversion, Gebührenklasse wie Achsklasse oder Gewichtsklasse) ändern, oder die mautpflichtige Straße wird kurzzeitig verlassen. Dies führt dann jeweils zu einem Ende der ersten Mautfahrt und somit zu mehreren Mautfahrten und entspricht nicht einer Fahrt im Sinne der Logistik.

Beispiele: Ein Mautfahrzeug fährt von Hamburg nach München und verlässt in Kassel die Autobahn für eine Beladung. Anschließend wird die Fahrt an der gleichen oder einer anderen Auffahrt fortgesetzt. In diesem Fall handelt es sich um zwei Mautfahrten. Ändert sich während der Fahrt die Achsklasse (von > 3 auf ≤ 3), indem z.B. an einer Rastanlage ein Anhänger abgekoppelt und die Fahrt fortgesetzt wird, sind dies ebenfalls zwei Mautfahrten.

1.3 Emissionskennzahl

Die Höhe der Maut richtet sich nach der Schadstoffkategorie, die den Fahrzeugen abhängig von deren Schadstoffklasse zugewiesen wird. Die Zuordnung der z.Zt. definierten Schadstoffklassen S1 – S6 und EEV zu den z.Zt. geltenden Kategorien A, B, C und D ist nicht konstant. Änderungen der Zuordnung und neue Kategorien sind möglich. Die Kategorien sind deshalb für die Bildung einer **Emissionskennzahl** nicht geeignet. Die Kennzahl muss vielmehr direkt aus den Schadstoffklassen berechnet werden.

Den Schadstoffklassen können gem. Anlage XIV zu § 48 StVZO die Grenzwerte der Richtlinie 88/77/EWG in der jeweils dort angegebenen Fassung zugeordnet werden. Damit ist es möglich, jeder Schadstoffklasse eine höchstzulässige Schadstoffmenge in g/kWh zuzuordnen (vgl. Tabelle unten). Mit dieser höchstzulässigen Schadstoffmenge wird eine durchschnittliche Emissionskennzahl für einen Autobahnabschnitt nach folgender Formel berechnet:

$$E_{BAB} = \frac{\sum_{i=1}^n (S_i \times L_i)}{\sum_{i=1}^n L_i} [g / kWh]$$

- Mit E_{BAB} = Durchschnittliche Emissionskennzahl für den gewählten Abschnitt [g/kWh]
(Wertebereich z.Zt. 2,04 ...15,53)
 S_i = gesamte zulässige Schadstoffmenge der Schadstoffklasse i [g/kWh]
Vgl. Tabelle unten
 L_i = Insgesamt im gewählten Abschnitt gefahrene km mit Fahrzeugen der
Schadstoffklasse i [km]
 $i = 1..n$ Index der Schadstoffklassen (z.Zt. $n = 7$)

Berechnung der gesamten zulässigen Schadstoffmenge S_i für die Schadstoffklasse i
(jeweils g/kWh)

	CO	HC	NO _x	Partikel	Summe = S_i	i
Klasse S1 ¹⁾	4,9	1,23	9,0	0,4	15,53	1
Klasse S2 ¹⁾	4,0	1,1	7,0	0,15	12,25	2
Klasse S3 ²⁾	2,1	0,66	5,0	0,10	7,86	3
Klasse S4 ²⁾	1,5	0,46	3,5	0,02	5,48	4
Klasse S5 ²⁾	1,5	0,46	2,0	0,02	3,98	5
Klasse EEV1 ²⁾	1,5	0,25	2,0	0,02	3,77	6
Klasse S6 ³⁾	1,5	0,13	0,4	0,01	2,04	7

- 1) Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG
2) Richtlinie 88/77/EWG in den Fassungen der Richtlinien 1999/96/EWG und 2001/27/EWG. Die Werte sind in den beiden Fassungen identisch
3) Verordnung (EG) 595/2009

2. Datenbasis

Die Fahrtendaten und DSRC-Kontrolldaten (an Mautkontrollbrücken ausgelesene OBU-Daten) werden von der Betreibergesellschaft in Form von Rohdaten zur Verfügung gestellt und im Zentralen Informationssystem (ZIS, DataWarehouse) des BAG aufbereitet.

Basis für die Auswertungen sind die vom ZIS zur Verfügung gestellten sogenannten Datenwürfel (**Cubes**) oder Reports. Auf dieser Grundlage sind Auswertungen nach zahlreichen Kriterien möglich. Im Wesentlichen sind dies:

Cube 9 (Differenzierung der Mautfahrten):

Kriterium	Beschreibung
Datum (Jahr, Monat, Tag)	Eine Mautfahrt wird im automatischen Verfahren mit dem Fahrtende und im manuellen Verfahren mit dem angegebenen Fahrtbeginn zeitlich zugeordnet.
Nationalität (ab 1.1.2007)	Im manuellen Verfahren wird das Zulassungsland des Zugfahrzeuges während der Einbuchung angegeben. Die Zuordnung von Nationalitäten im automatischen Verfahren erfolgt im ZIS über DSRC-Kontrolldaten. Im DSRC-Kontrolldatensatz ist - im Gegensatz zu den Fahrtendaten - das Zulassungsland enthalten. Aufgrund der begrenzten Anzahl von Mautkontrollbrücken ist diese Zuordnung bis auf etwa 0,4 % vollständig. In Tabellen mit dem Kriterium Zulassungsland wird daher eine Ausprägung „unbekannt“ ausgewiesen.
Emissionsklasse (S1, S2, S3, S4, S5, EEV, S6)	Die Emissionsklassen ergeben sich aus den Richtlinien 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG und 88/77/EWG in den Fassungen der Richtlinien 1999/96/EWG und 2001/27/EWG sowie der Verordnung EG 595/2009.
Achsklasse (≤ 3 Achsen, > 3 Achsen)	Die Gesamtachszahl ergibt sich aus der Achszahl des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination.
Einbuchungsquelle (OBU, Internet, Terminal)	

Cube 15 (Abschnittsbezogene Fahrleistungen der Mautfahrzeuge):

Kriterium	Beschreibung
Mautabschnitt	Ein Mautabschnitt ist eine mautpflichtige Strecke zwischen zwei aufeinander folgenden Knotenpunkten. Ein Knotenpunkt kann eine Auf- und/oder Abfahrtstelle sowie Anfangs- bzw. Endpunkt einer Bundesautobahn (BAB) bzw. einer Bundesstraße, ein Autobahndreieck, ein Autobahnkreuz oder eine Bundesgrenze sein. Grundlage ist die von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichte Mauttabelle (http://www.mauttabelle.de/). Fahrleistungen werden gesondert nach den Fahrtrichtungen ausgewiesen.
Datum (Jahr, Monat, Tag)	s. Cube 9
Nationalität (ab 1.1.2007)	s. Cube 9
Emissionsklasse (S1, S2, S3, S4, S5, EEV, S6)	s. Cube 9
Achsklasse (≤3 Achsen, > 3 Achsen)	s. Cube 9
Einbuchungsquelle (OBU, Internet, Terminal)	s. Cube 9

Cube 16 (Anzahl Mautfahrzeuge – gezählt nach unterschiedlichen KFZ-Kennzeichen - im System):

Kriterium	Beschreibung
Datum (Jahr, Monat)	Eine Berechnung der Mautfahrzeuge mit unterschiedlichen KFZ-Kennzeichen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes kann nur auf Monatsebene / Jahresebene durchgeführt werden. Eine kumulierte Auswertung kann nicht dargestellt werden, da ein Kennzeichen in verschiedenen Monaten aufgetreten sein kann und damit mehrmals gezählt wird.
Nationalität (ab 1.1.2007)	s. Cube 9
Einbuchungsquelle (OBU, Internet, Terminal)	s. Cube 9

Das ZIS unterliegt Ergänzungen und Anpassungen, die sich aufgrund des Betriebes und fachlichen Anforderungen ergeben und im Einzelfall minimale Auswirkungen auf die Auswertungen haben können. Hierauf soll in diesem Abschnitt hingewiesen werden.

- Stornierte Fahrten (nur im manuellen Verfahren möglich) sowie die mautpflichtigen Bundesstraßen werden mit Änderung des Auswertungssystems seit Januar 2008 berücksichtigt.
- Mit den Auswertungen ab Januar 2009 werden sogenannte Nullbuchungen nicht mehr berücksichtigt. Durch eine Neubewirtschaftung des ZIS gilt dies sowohl für den aktuellen als auch für den Vorjahresmonat. Für Prüfzwecke der BAG-Kontrollfahrzeuge als auch für temporär mautbefreite Fahrzeuge können Nullbuchungen entstehen.

3. Auswertezyklus

Die Datenlieferung aus dem Mautsystem erfolgt kontinuierlich. Systembedingt können Daten aus dem automatischen Verfahren vereinzelt auch noch Monate später in die den Auswertungen zugrundeliegende Datenbasis einfließen.

Beispiel: Ein Fahrzeug bewegt sich nicht im mautpflichtigen Streckennetz. In der OBU befinden sich aber noch erhobene Streckendaten, die nicht an die zentralen Systeme des Mautsystems versandt wurden. Erst nach dem Einschalten der OBU bzw. der Erfüllung eines der Versand-Kriterien „Einfahrt in das mautpflichtige Streckennetz“ oder „Kredit- bzw. Zeitlimit erreicht“, werden Daten in das Mautsystem abgegeben.

Auswertungen haben ergeben, dass nach etwa 10 Tagen des Folgemonats die Mautdaten nahezu vollständig vorliegen. Danach fließen lediglich noch Mautdaten im Promillebereich in den Gesamtdatenbestand ein. Die Aussagefähigkeit der dargestellten Tabellen wird hierdurch nicht eingeschränkt.

Die Auswertungen erfolgen in der Regel zu folgenden Stichtagen:

- Bei monatlich erscheinenden Tabellen 15 Werktage nach dem jeweils monatsletzten Tag. Mit diesem Stichtag erfolgt die Auswertung sowohl für den aktuellen Monat als auch für den vergleichenden Vorjahresmonat.
- Bei jährlichen erscheinenden Tabellen 15 Werktage nach dem jeweils vorausgehenden 31. Dezember. Mit diesem Stichtag erfolgt die Auswertung für das aktuelle Jahr als auch für das vergleichende Vorjahr.

Auswertungen zum aktuellen Berichtszeitraum, die zu einem späteren Stichtag durchgeführt werden, können daher geringfügige Abweichungen aufweisen.

4. Erläuterungen zu den Tabellen

Die Veröffentlichung umfasst **monatliche** mit **M** und **jährliche** mit **J** bezeichnete Tabellen. In beiden Tabellentypen erfolgt ein Vorjahresmonats- bzw. Vorjahresvergleich.

In einem mit gekennzeichneten Tabellenfeld liegt kein Wert zugrunde. Zum Beispiel liegen bei einer im Januar 2008 veröffentlichten Jahrestabelle für das Jahr 2007 mit dem Kriterium Nationalität (das erst ab dem 1.1.2007 im ZIS enthalten ist) keine Zahlen des Vorjahreszeitraums 2006 vor.

Die Tabellen M 1 bzw. M 2 und J 1 bzw. J 2 liefern Übersichten über die Fahrleistungen bzw. Mautfahrten der Mautfahrzeuge auf mautpflichtigen Straßen aufgliedert nach dem Zulassungsstaat des Mautfahrzeuges. Zusätzlich erfolgt eine Untergliederung nach Inland / Ausland und hierbei wiederum nach EU und Nicht EU Staaten. Die Ausprägung „Unbekannt“ beinhaltet die im ZIS nicht einer Nationalität zugeordneten Fahrtendaten (vgl. auch Punkt 2).

Um die unterschiedlichen Kalenderverläufe (siehe auch Hinweisseite in den monatlichen Tabellen) für das aktuelle und das vorhergehende Jahr zu berücksichtigen, wurde ausschließlich für die Tabelle M 1 mit Januar 2009 eine Tabelle M 1a eingeführt. In ihr sind neben den tatsächlichen auch die unter Berücksichtigung der Kalenderverläufe ermittelten Veränderungswerte zum Vorjahresmonat bzw. zur Jahressumme dargestellt. Die Ermittlung erfolgt hierbei nach folgender Methodik. Für den aktuellen Monat als auch für den Vorjahresmonat werden jeweils für Werktage, Samstage und Sonntage (einschl. bundeseinheitliche Feiertage) getrennt die entsprechenden Fahrleistungen berechnet. In Abhängigkeit der jeweiligen Anzahl der Tage erfolgt die getrennte Berechnung einer (bereinigten) Fahrleistung für den aktuellen Monat. Der Vergleich des sich daraus ergebenden Gesamtwertes mit dem Wert des Vorjahresmonats ergibt den in M 1a zusätzlich ausgewiesenen Veränderungswert. Die Berechnung erfolgt gesondert nach Nationalitäten.

Die Tabellen M 3, M 4, M 5 und J 3, J 4, J 5 stellen die Anzahl der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen dar.

Aufgrund der mautfreien Abschnitte nach Frankreich (A6: Goldene Bremm-Bundesgrenze sowie A5: Ottmarsheim Bundesgrenze) und in die Schweiz (A5: Weil am Rhein-Bundesgrenze) ist der Verkehr in und aus diesen Ländern nur eingeschränkt darstellbar.

Die Berücksichtigung des Merkmals Emissionsklassen liefern die Tabellen M 6, M 7 sowie J 6, J 7.

Den Tabellen M 6 und J 6 liegen die unter Punkt 1.3 definierten Emissionskennzahlen zugrunde. Die Tabellen stellen anhand der zurückgelegten mautpflichtigen Kilometer die durchschnittliche Emissionskennzahl je Nationalität dar. In Tabelle J 6 enthält die Spalte „Anteil in [%]“ zum Vergleich den Anteil an der gesamten Fahrleistung, die auch in Tabelle J 1 ausgewiesen ist.

In den Tabellen M 7 und J 7 sind die Fahrleistungen nach Herkunft (Inland / Ausland sowie EU ohne Inland und Nicht EU), untergliedert nach den einzelnen Emissionsklassen, ausgewiesen.

Seit Januar 2010 werden folgende weitere Tabellen in der Auswertung dargestellt : Die Tabelle M 8 bzw. J 8 stellt die Fahrleistungen nach Emissionsklasse und Achsklasse dar, die Tabelle M 9 bzw. J 9 stellt die Mautfahrten nach Emissionsklasse und Achsklasse dar. Diese Auswertungen beziehen sich nur auf den aktuellen Monat bzw. auf das aktuelle Jahr, ein Vergleich zum Vorjahresmonat bzw. zum Vorjahr findet nicht statt.

Der Tabelle M 10 sowie J 10 liegt die Anzahl der eingebuchten unterschiedlichen KFZ-Kennzeichen von Mautfahrzeugen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes im System zugrunde. Hierbei ist nur eine monatliche bzw. jährliche Auswertung möglich, da in einem kumulierten Wert ein Kennzeichen mehrmals vorkommen kann. In der jährlichen (unter Umständen auch in der monatlichen) Auswertung können reale Fahrzeuge mehrfach auftreten, wenn z.B. innerhalb dieses Zeitraumes ein Kennzeichenwechsel vorgenommen wurde. Der Mittelwert der Fahrleistungen wird

anhand der Fahrleistungen aus M 1 (J 1) , der Mittelwert der Mautfahrten mit den Mautfahrten aus M 2 (J 2) berechnet.

In der Tabelle M 11 und J 11, welche die durchschnittliche Streckenleistung pro Mautfahrt ausweist, werden die Fahrleistungen aus M 1 bzw. J 1 den Mautfahrten aus M 2 bzw. J 2 gegenübergestellt.

5. Tabellenübersicht

J 1 / M 1	Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Nationalität
J 2 / M 2	Mautfahrten der Mautfahrzeuge nach Nationalität
J 3 / M 3	Anzahl der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen
J 4 / M 4	Anzahl der einfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen
J 5 / M 5	Anzahl der ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen
J 6 / M 6	Emissionskennzahl der Mautfahrzeuge nach Nationalität
J 7 / M 7	Fahrleistungen der Mautfahrzeuge nach Herkunft und Emissionsklasse
J 8 / M 8	Fahrleistungen nach Emissionsklasse und Achsklasse
J 9 / M 9	Mautfahrten nach Emissionsklasse und Achsklasse
J 10 / M 10	Durchschnittliche Fahrleistungen / Mautfahrten der Mautfahrzeuge mit unterschiedlichen KFZ-Kennzeichen nach Nationalität
J 11 / M 11	Durchschnittliche Streckenleistung pro Mautfahrt nach Nationalität

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: 0221/5776-0
Telefax: 0221/5776-1777

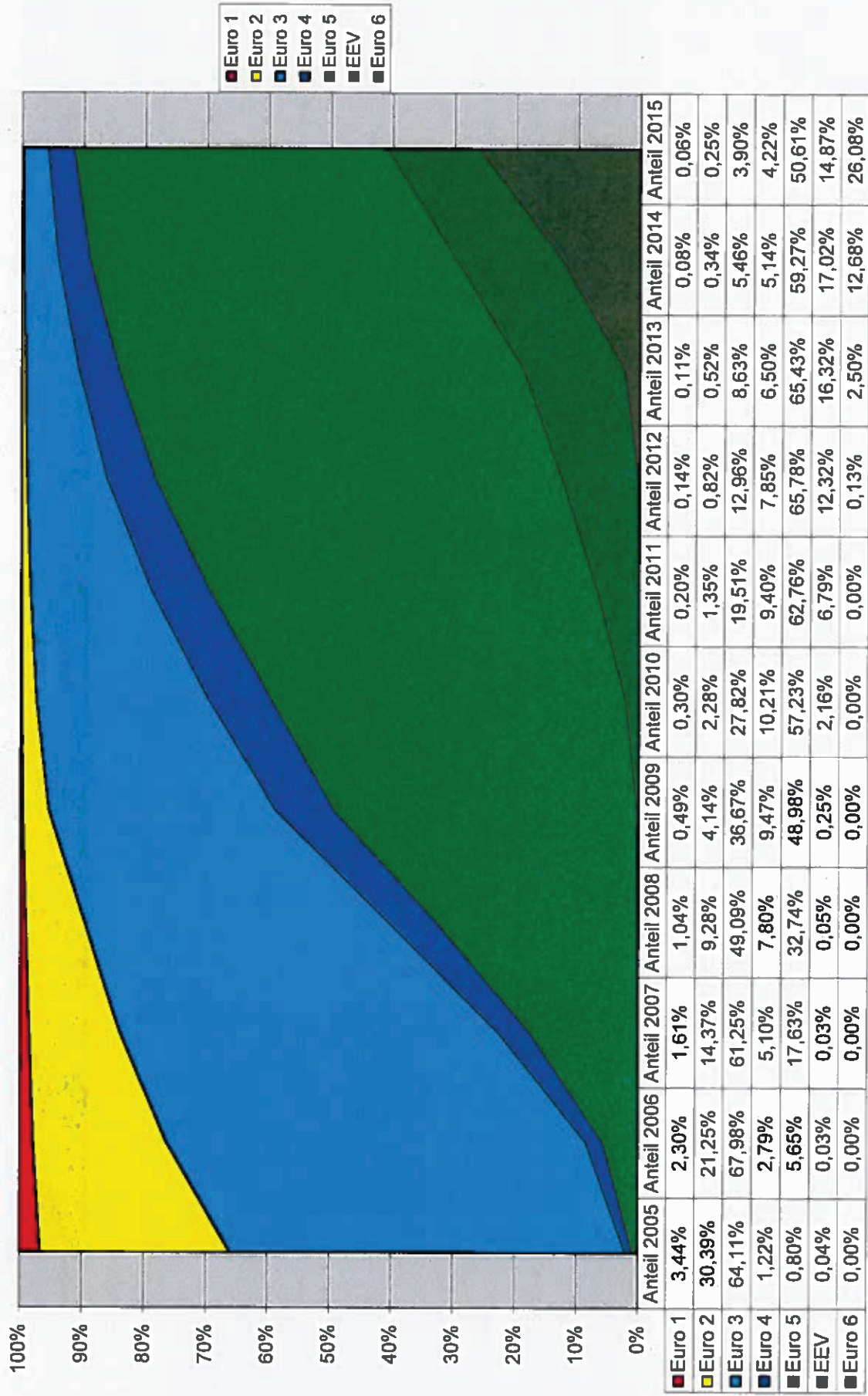
Postfach: 19 01 80
50498 Köln

Internet: www.bag.bund.de
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: Februar 2015

© Bundesamt für Güterverkehr,
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Übersicht Lkw-Maut: Entwicklung der Fahrleistungsanteile nach Schadstoffklassen





National survey on the application of the Eurovignette Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC

1 Background and purpose

The actual mandate 2013/2014 of the Working Group on Transport (WGT) of the Alpine Convention (Doc. PC 51/B4 from 7th November 2012) also deals with article 14 of the transport protocol and the gradually full implementation of the polluters pay principle in road freight transport in Alpine countries.

In this context Italy and Austria have been invited by the Ministers of Environment through the Permanent Committee to jointly elaborate a schedule of work for the implementation of 1.) a) ii) (1) and (2). This task has to be done in the institutional framework of the Working Group on Transport (WGT) and should be finalised until the XIIIth Alpine Conference in December 2014 in Torino.

The first aspect of the mandate [ii) (1)] is to analyse to which extent the Eurovignette Directive is in line with the provisions of article 14. In order to be able to proceed to this analysis, Member States are asked in a first step to indicate the experiences made with respect to the implementation of Eurovignette Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC. Therefore, the following questionnaire has been elaborated by Austria and finalized with Italy.

Your answers to the questions, which should please give all relevant information as short and concise as possible, will be used to get an overview on the national challenges, special circumstances, benefits, difficulties and obstacles with respect to the implementation of the EU-Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC. If you consider it useful you can also indicate relevant web-links.

Please save your responses in a Microsoft Word *.doc or *.docx format and email the completed survey **on 15th of September 2013 at the latest** to wolfgang.grubert@bmvit.gv.at, Angelini.paolo@minambiente.it and Thierry.Louis@developpement-durable.gouv.fr.

The consolidated version of Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy good vehicles for the use of certain infrastructures can be a downloaded with this Hyperlink in [English](#) and in [German](#).

2 Contact details

Name of person responsible for completing the questionnaire: Wolfgang Grubert

Name of Authority: Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology

Email: wolfgang.grubert@bmvit.gv.at

Telephone: +43 1 71162 651208

3 Questionnaire

- 1) Please provide all relevant national legal principles and rules for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) in your country.

Concerning user charges:

- Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (Federal Road Toll Act 2002) sets the general legal framework for tolling
- Mauttarifverordnung (Regulation on tariffs): tariffs proposed by ASFINAG are set by the Minister for Transport, Innovation and Technology (BMVIT) in agreement with the Minister for Finance (BMF)
- Mautstreckenausnahmenverordnung (Regulation on sections exempt from road pricing): sections of federal roads not fulfilling the constructional requirements for tolling are exempt from road pricing (only one short section of S5 Stockerauer Schnellstraße left)
- Mautordnung (tolling regulations): detailed terms and conditions for tolling are fixed by ASFINAG in agreement with the bmvit and the bmf
- ASFINAG-Gesetz (ASFINAG Act) and ASFINAG-Ermächtigungsgesetz (Act on the Authorization of ASFINAG) including Fruchtgenussvertrag (Contract on Usufruct Rights) giving ASFINAG the right of usufruct in all Austrian motorways and expressways and of levying of tolls.

- 2) Please attach a map (e.g. as pdf-document) showing where tolls and user charges are collected in your country.

See map in ANNEX 1. The entire motorway and expressway network (2.183 km) operated by ASFINAG is subject to tolling, including special toll routes (142 km).

- 3a) Does your Member State apply tolls and/or user charges on roads not included in the trans-European road network?

X ☐ Yes ☐ No

- 3b) If yes to 3a), please provide information on the roads and/or the road network concerned.

See map in ANNEX 1

4)

One of the main benefits of this survey should be to identify and compare the current toll rates and/or levels of user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW).

Therefore please indicate the current toll rates and/or user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) applied in your country.

Please indicate also, if toll rates and/or user charges are subject to the value added tax (VAT) in your country and if yes, if the VAT is included in the listed rates.

Toll rates for motor vehicles weighing more than 3.5 tons MPW from 1 January 2015			
Rate group	Category 2 2 axis	Category 3 3 axis	Category 4+ 4 and more axis
A EURO-emission class EURO VI	0,156	0,2184	0,3276
B EURO-emission class EURO EEV	0,170	0,2380	0,3570
C EURO-emission class EURO IV and V	0,188	0,2632	0,3948
D EURO-emission class EURO 0 to III	0,211	0,2954	0,4431

Net rates in EUR per km, excl. 20% VAT

See Annex 2 for toll rates on special toll routes or visit <https://www.go-maut.at/portal/portal>

- 5) In order to be able to compare toll rates and/or user charges for the different categories of vehicles, please indicate the toll rates and user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) with more than 4 axles, EURO III, V and VI.

See table in 4)

EURO VI: € 0,3276/km

EURO IV and V: € 0,3948/km

EURO III: € 0,4431/km

Net rates in EUR per km, excl. 20% VAT

- 6a) Does your country vary toll rates according to EURO emission classes as set out in Annex 0 of 2006/38/EC and/or the time of day, type of day or season?

X ☐ Yes ☐ No

- 6b) If yes to 6a), please provide information about how this differentiation is implemented in your country.

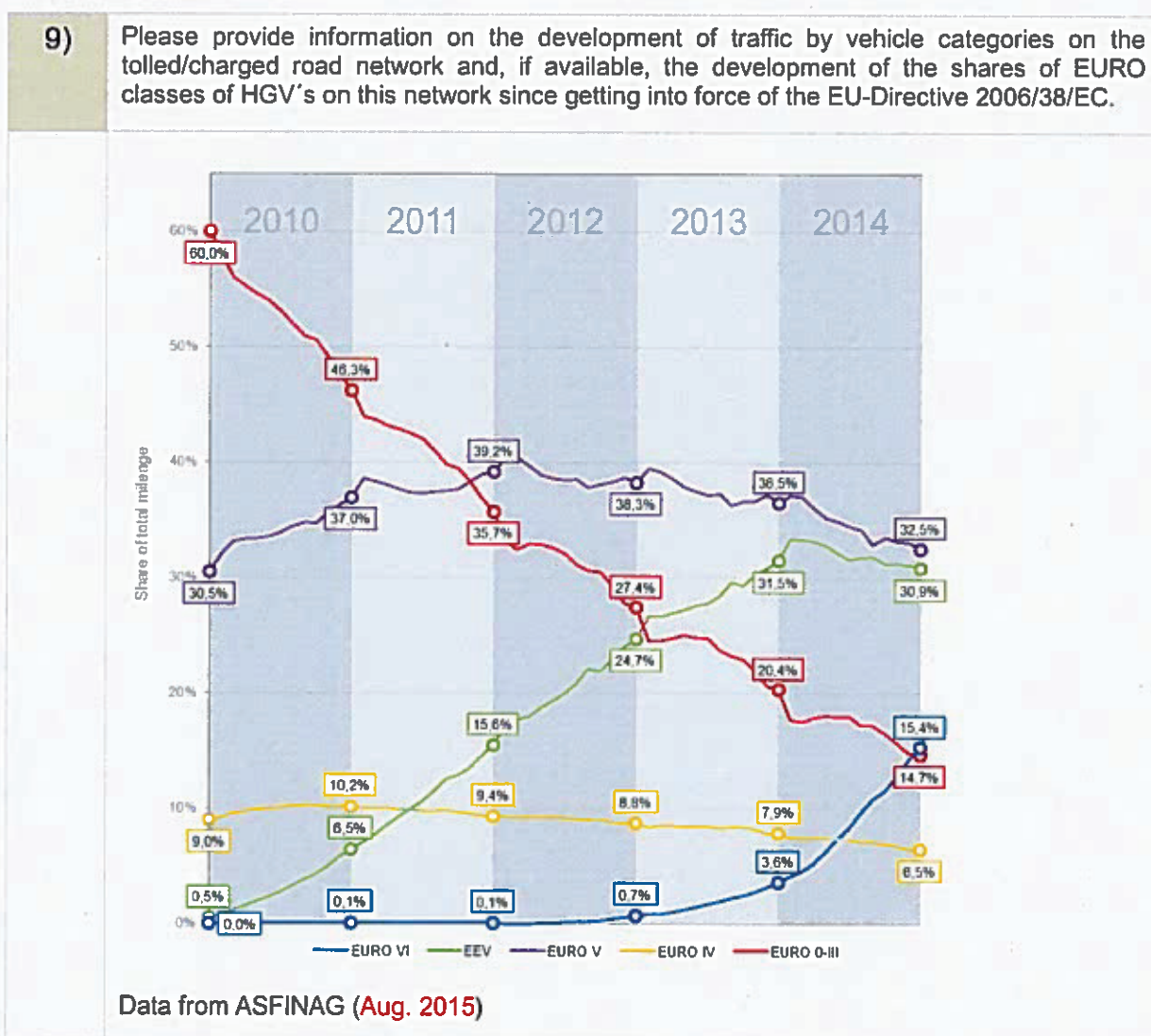
	<p>For variation of toll rates according to EURO emission classes see table in 4) and ANNEX 2.</p> <p>For variation according to time of the day, see toll rates on A13 (night rates on the A13 for vehicles with 4 and more axles +100% on day rates) in ANNEX 2 and https://www.go-maut.at/portal/portal)</p>
--	--

6c)	<p>Are the impacts of the differentiation of infrastructure charges according to EURO classes on air pollution being monitored?</p> <p>X <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No</p>
6d)	<p>If yes to 6c), please specify how they are being/will be monitored, and whether you are able to provide us with link to related documents.</p> <p>The differentiation according to EURO emission classes is being monitored by ASFINAG and bmvit. It is adapted in a two years rhythm, taking into account the development of the share of the different EURO emission classes and the necessary revenue neutrality. The impacts on air pollution are calculated.</p>

7a)	<p>Toll rates may in exceptional cases be subject to a mark-up for the financing of specific projects of high European interest. If your country does not already apply this exception, does it have any plans to do so?</p> <p>X <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No</p> <p>Mark-up already implemented on A12/A13 for cross-financing Brenner Base Tunnel</p>
7b)	<p>If yes to 7a), please provide information, on how this exception will be applied in your country (respective project, planned timetable for implementation and level of toll rates for each vehicle category).</p> <p>Stepwise introduction of mark-up on A12 (national border at Kiefersfelden - Innsbruck Amras) starting with 10% on toll rates in 2012, 15% in 2013 and 2014, 20 % in 2015 and 25 % in 2016.</p> <p>Mark-up of 25% on toll rates on A13 (Innsbruck-Brenner) added since 2006.</p> <p>See Annex 2 for toll rates on A12 and A13 (including mark-up) or visit https://www.go-maut.at/portal/portal)</p>

8a)	<p>Article 7a para 5 deals with the problem of shifting, especially of HGV traffic, from tolled high-ranked roads (motorways and/or expressways) to parallel road infrastructure. Does in your country have such problems caused by avoiding road charges and/or tolls for HGV's and using not high ranked roads?</p>
-----	---

	<input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> No As result of a study ("Traffic diversion caused by the introduction of a distance-related toll system in Austria in 2004"), which identified some "hot spots" with diversion at the start of the electronic road pricing system in 2004, measures were successfully taken on the parallel network in order to re-divert this (speed/weight limits, traffic bans for HGVs etc.)
8b)	If yes to 8a), how does your country manage these problems, are there examples for road tolls and/or charges on parallel roads to the high ranked networks? Are there traffic bans for HGV on parallel routes to the high ranked network, to help that no traffic is diverted?



10)	Are you able to provide information about whether infrastructure charging has had an impact on freight traffic on the interurban road network (e.g. traffic performance, degree of loading or empty runs)?
	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Don't know/No view
11)	Is revenue from infrastructure charging earmarked for reinvestment in the transport sector in your Member State?
	<input checked="" type="checkbox"/> All of it <input type="checkbox"/> Some of it <input type="checkbox"/> None of it <input type="checkbox"/> Don't know
12)	Please provide details about your country's policy (and practice) in terms of earmarking infrastructure charging revenue.
	All revenues from road charging is earmarked for planning, construction, maintenance and refinancing of the (tolled) federal road network.
13a)	<p>One of the main strategic objectives of the transport protocol of the Alpine Convention is shifting cargo from road to rail.</p> <p>Did the implementation of the EU-Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC or of similar measures contribute to achieve the objectives of a, b and c of Article 14 of the Transport Protocol.</p>
	<input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Don't know/No view
13b)	If yes to 13a), please provide a short summary of these positive effects.
	The introduction of the differentiation of tariffs according to EURO emission classes (higher toll rates for higher emissions, see table in 4)) has contributed to a significant shift from EURO I - IV to EURO V and EEV (and later to EURO VI).
14a)	Are there any plans in your country to implement additional measures in the field of tolls and/or user charges?
	<input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Don't know/No view
14b)	If yes to 14a), please provide information which measures are planned and the schedule for their implementation.
	Inclusion of external costs for air pollution and noise according to Directive 2011/76/EU.

15a)	Is your country planning to implement the relevant provisions of the latest Eurovignette Directive 2011/76/EU for better reflecting the external costs of traffic-based air and noise pollution?
	X <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Don't know/No view
15b)	If yes to 15a), please provide information, which measures are planned and the schedule for their implementation.
	Work in progress

16)	Do you have any additional comments?

Thank you for your time and support.

ANNEX 1

Toll Road Network Austria



Trans European Road Network Austria



Toll Road Network, not TERN:

Some motorways or parts of motorways in or near urban areas (A22, A3 etc.), some expressways S3, S4, S5, S6, S31, S33, S34, S35, S36, S37

ANNEX 2: Toll rates on special toll routes (1 January 2015)

The payable toll for vehicles over 3.5 metric tons (maximum permissible weight) is calculated based on the total distance travelled, the vehicle category (number of axles) and its Euro Emission Class

Increased rates apply on certain sections of highways - in particular, the special toll routes:

- A9 Pyhrn freeway (Bosruck and Gleinalm tunnels),
- A10 Tauern freeway,
- A11 Karawanks freeway,
- A13 Brenner motorway,
 - Night-time rate: On the A13 freeway, a night-time rate applies for Category 4 trucks between 10:00pm and 5:00am. The night rate is double the day rate.
- S16 Arlberg Tunnel.
- A mark-up according to Art. 7f of Directive 1999/62/EC is added on A12 Inntal freeway (20 %, national border at Kiefersfelden - Innsbruck Amras) and A13 Brenner motorway (25 %). The revenue generated from the mark-up is invested in financing the construction of Brenner Base Tunnel.

(All toll rates in EUR, excl. 20% VAT)

Special toll route A9



Rate groups	Road section subject to tolling	km	Category 2	Category 3	Category 4+
			2 axles	3 axles	4 axles and more
A 9 Pyhrn Bosruck	Spital/Pyhrn - Arding	10			
A EURO emission class EURO VI			4,03	5,64	8,46
B EURO emission class EURO EEV			4,40	6,16	9,24
C EURO emission classes EURO IV & V			4,86	6,80	10,21
D EURO emission classes EURO 0 to III			5,46	7,64	11,47
A 9 Pyhrn Gleinalm	Kn. St. Michael - Übelbach	25			
A EURO emission class EURO VI			9,55	13,37	20,06
B EURO emission class EURO EEV			10,43	14,60	21,90
C EURO emission classes EURO IV & V			11,53	16,14	24,21
D EURO emission classes EURO 0 to III			12,96	18,14	27,22

Special toll route A10












Rate groups	Road section subject to tolling	km	Category 2	Category 3	Category 4+
			2 axles	3 axles	4 axles and more
A 10 Tauern	Flachau - Rennweg	47			
A EURO emission class EURO VI			13,67	19,13	28,70
B EURO emission class EURO EEV			14,94	20,91	31,37
C EURO emission classes EURO IV & V			16,50	23,10	34,66
D EURO emission classes EURO 0 to III			18,55	25,97	38,97

Special toll route A11












Rate groups	Road section subject to tolling	km	Category 2	Category 3	Category 4+
			2 axles	3 axles	4 axles and more
A 11 Karawanken *	St. Jakob/Rosental - Tunnel, Südportal	10			
A EURO emission class EURO VI			9,04	12,66	18,98
B EURO emission class EURO EEV			9,87	13,82	20,73
C EURO emission classes EURO IV & V			10,91	15,27	22,91
D EURO emission classes EURO 0 to III			12,26	17,16	25,75









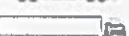
Special toll route A13

Rate groups	Road section subject to tolling	km	  			  			  		
			Category 2	Category 3	Category 4+						
			2 axles	3 axles	4 axles and more						
A 13 Brenner	Innsbruck Amras - Brenner	35									
A EURO emission class EURO VI			23,62	33,05	49,59						
night-time rate					99,18						
B EURO emission class EURO EEV			25,79	36,11	54,16						
night-time rate					108,32						
C EURO emission classes EURO IV & V			28,51	39,91	59,88						
night-time rate					119,76						
D EURO emission classes EURO 0 to III			32,04	44,86	67,29						
night-time rate					134,58						
A 13 Brenner	Innsbruck Wilten - Brenner	34									
A EURO emission class EURO VI			22,93	32,09	48,14						
night-time rate					96,28						
B EURO emission class EURO EEV			25,03	35,05	52,57						
night-time rate					105,14						
C EURO emission classes EURO IV & V			27,67	38,73	58,11						
night-time rate					116,22						
D EURO emission classes EURO 0 to III			31,09	43,53	65,29						
night-time rate					130,58						

Special toll route S16

Rate groups	Road section subject to tolling	km	  	  	  
			Category 2 2 axles	Category 3 3 axles	Category 4+ 4 axles and more
S 16 Arlberg	St. Anton/Arlberg - Langen/Arlberg	16			
A EURO emission class EURO VI			8,74	12,24	18,35
B EURO emission class EURO EEV			9,55	13,37	20,06
C EURO emission classes EURO IV & V			10,55	14,77	22,16
D EURO emission classes EURO 0 to III			11,86	16,60	24,91

A12

Rate groups	Road section subject to tolling	km	  	  	  
			Category 2 2 axles	Category 3 3 axles	Category 4+ 4 axles and more
A 12 Unterinntal	Border Kiefersfelden - Innsbruck Amras	74,8			
A EURO emission class EURO VI			14,00	19,59	29,40
B EURO emission class EURO EEV			15,26	21,34	32,04
C EURO emission classes EURO IV & V			16,86	23,62	35,43
D EURO emission class EURO 0 to III			18,94	26,51	39,76

1 rQuestionnaire

- 1) Please provide all relevant national legal principles and rules for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) in your country.

The legal framework applicable to HGV with MPW over 3,5 tons mainly cover the following items:

- 1-Driving times, breaks and rest periods for drivers in application of Regulation EC/561/2006 of march 15th 2006.
- 2-For international traffic, dimensions and maximum weight in application of Directive 93/53/EC of july 25th 1996.
- 3-For national traffic a Decree of december 4th 2012, applicable from january 1st 2013, authorizes HGV 4 or more axles to run with a gross weight between 40 and 44 tons on the national territory. This authorization is regulated by a set of technical requirements that shall be observed, in particular strict limitations for the axles load of the tractor unit and trailer.
- 4-Traffic ban applicable to HGV over 7,5 tons, all year long and on the entire national road network:
 - Saturday 22:00 until Sunday 22:00;
 - The day prior public holidays from 22:00 to 22:00 the next day.
- Some derogations are possible for transport of specific goods.
- 5-Speed limitations:
 - 90 km/h on motorway/highway
 - 90 or 80 km/h on main roads.

- 2) Please attach a map (e.g. as pdf-document) showing where tolls and user charges are collected in your country.

See map herewith (annex 1)

- 3a) Does your Member State apply tolls and/or user charges on roads not included in the trans-European road network?

☒ Yes No

- 3b) If yes to 3a), please provide information on the roads and/or the road network concerned.

Some Motorways are not included in the Transeuropean road, network because of more local interest, but they have been delegated and tolls are applied.

One of the main benefits of this survey should be to identify and compare the current toll rates and/or levels of user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW).

Therefore please indicate the current toll rates and/or user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) applied in your country.

Please indicate also, if toll rates and/or user charges are subject to the value added tax (VAT) in your country and if yes, if the VAT is included in the listed rates.

Levels of toll are not common to all motorways but, as each motorway has been built in the framework of a concession, linked to the own parameters of this concession (costs of the construction, traffic, ...). The general principle was to balance costs (construction, maintenance, financing, ...) and incomes (tolls), avoiding subsidizing the projects (as far as possible ...).

All levels of tolls presented herewith, if not otherwise specified, are given for the heaviest vehicles (cat 4+ of the above table) ; in the Alps, they vary from 0,30 €/km to 0,52 €/km for the motorways .

Tolls include VAT (presently 20%).

See Tolls on the different alpine motorways annex 2a.

Moreover, two French-Italian tunnels have specific tolls; See annex 2b

..

- 5) In order to be able to compare toll rates and/or user charges for the different categories of vehicles, please indicate the toll rates and user charges for vehicles weighing more than 3.5 tonnes maximum permissible laden weight (MPW) with more than 4 axles, EURO III, V and VI.

See above

6a)	Does your country vary toll rates according to EURO emission classes as set out in Annex 0 of 2006/38/EC and/or the time of day, type of day or season?
	<input checked="" type="checkbox"/> Yes No.
6b)	If yes to 6a), please provide information about how this differentiation is implemented in your country.
	<p>1- Modulation are applied on the two french-italien tunnels. See annex 2b</p> <p>2- On delegated network modulation are presently applied only on two recent delegated motorways, A63 and A150, in west of France.</p> <p>For most of the part of the already delegated network, and in accordance with the European directive, the French law stipulates the inclusion of modulation according to Euro classes at the renewal of the present concession contracts, which did not yet occur.</p>

6c)	Are the impacts of the differentiation of infrastructure charges according to EURO classes on air pollution being monitored?
	Yes No <input checked="" type="checkbox"/>
6d)	If yes to 6c), please specify how they are being/will be monitored, and whether you are able to provide us with link to related documents.

Click here to enter text.

7a)	<p>Toll rates may in exceptional cases be subject to a mark-up for the financing of specific projects of high European interest. If your country does not already apply this exception, does it have any plans to do so?</p>
	<p><input checked="" type="checkbox"/> Yes No</p> <p>France does not apply this mark-up yet but plans to do so within the framework of the implementation of the railway project Lyon - Turin.</p> <p>The agreement signed in January 2012 by France and Italy, for the achievement of this project includes in particular an appendix related to the modal shift, which provides for the progressive implementation of the tariff provision of the directive 1999/62/CE on the main franco-italian roads axis crossing the Alps (the tunnels of Mont Blanc and Frejus and the axis of Vintimille).</p> <p>Pursuant to this directive, the corresponding revenue will be assigned to the financing of the new railway line Lyon-Turin.</p> <p>A report on this issue was requested by the government to two members of Parliament and was submitted July 13th 2015.</p>
7b)	<p>If yes to 7a), please provide information, on how this exception will be applied in your country (respective project, planned timetable for implementation and level of toll rates for each vehicle category).</p>
	<p>This has to be analyzed within the framework of the Franco-Italian intergovernmental commission.</p>

8a)	<p>Article 7a para 5 deals with the problem of shifting, especially of HGV traffic, from tolled high-ranked roads (motorways and/or expressways) to parallel road infrastructure. Does in your country have such problems caused by avoiding road charges and/or tolls for HGV's and using not high ranked roads?</p>
	<p><input checked="" type="checkbox"/> Yes No</p>
8b)	<p>If yes to 8a), how does your country manage these problems, are there examples for road tolls and/or charges on parallel roads to the high ranked networks? Are there traffic bans for HGV on parallel routes to the high ranked network, to help that no traffic is diverted?</p>
	<p>A minor part of HGV use free parallel roads when it is easy to do so, which is not the case in the Alpine area.</p>

- 9) Please provide information on the development of traffic by vehicle categories on the tolled/charged road network and, if available, the development of the shares of EURO classes of HGV's on this network since getting into force of the EU-Directive 2006/38/EC.

The share of HGV traffic was:

2015

NoEURO 6%

EURO 0 3%

EURO1 4%

EURO2 12%

EURO3 21%

EURO4 20%

EURO5 29%

EURO6 5%

For France see Annex 3a herewith.

For Mont-Blanc and Frejus tunnels see Annex 3b herewith.

- 10) Are you able to provide information about whether infrastructure charging has had an impact on freight traffic on the interurban road network (e.g. traffic performance, degree of loading or empty runs)?

☒ Yes No Don't know/No view

On the tolled motorway network, it had an impact which is now stabilized (loaded 76% empty 24%) since 1997.

11)	Is revenue from infrastructure charging earmarked for reinvestment in the transport sector in your Member State?
	All of it <input checked="" type="checkbox"/> Some of it None of it Don't know
12)	Please provide details about your country's policy (and practice) in terms of earmarking infrastructure charging revenue.
	Current revenues, on delegated networks are mainly used for network management.

13a)	One of the main strategic objectives of the transport protocol of the Alpine Convention is shifting cargo from road to rail. Did the implementation of the EU-Directive 1999/62/EC as amended by 2006/38/EC or of similar measures contribute to achieve the objectives of a, b and c of Article 14 of the Transport Protocol.
	Yes No <input checked="" type="checkbox"/> Don't know/No view
13b)	If yes to 13a), please provide a short summary of these positive effects.
	<p>The road-network tariffing system, defined in the concession contracts for a long time, has been regularly updated to follow inflation but its structure has not been modified. No significant modal shift effect was therefore yet observed.</p> <p>Futhermore a very long period of work in the main railway tunnel between France and Italy (Fréjus tunnel), and the disturbances it caused, resulted in a decrease, hopefully temporary, of the railway share in the total traffic between France and Italy.</p> <p>The progressive renewal of long-term concession contracts will be monitored.</p>

14a)	Are there any plans in your country to implement additional measures in the field of tolls and/or user charges?
	<input checked="" type="checkbox"/> <u>Yes</u> No Don't know/No view
14b)	If yes to 14a), please provide information which measures are planned and the schedule for their implementation.
	<p>France intends to apply a mark-up on the concerned road network within the framework of the implementation of the railway project Lyon - Turin.</p> <p>The agreement signed in January 2012 by France and Italy, for the achievement of this project includes in particular an appendix related to the modal shift, which provides for the progressive implementation of the tariff provision of the directive 1999/62/CE on the main franco-italian roads axis crossing the Alps (the tunnels of Mont Blanc and Frejus and the axis of Vintimille).</p> <p>Pursuant to this directive, the corresponding revenue will be assigned to the financing of the new railway line Lyon-Turin.</p> <p>A report on this issue was requested by the government to two members of Parliament and was submitted July 13th 2015.</p>

15a)	Is your country planning to implement the relevant provisions of the latest Eurovignette Directive 2011/76/EU for better reflecting the external costs of traffic-based air and noise pollution?
	<input checked="" type="checkbox"/> Yes No Don't know/No view
15b	If yes to 15a), please provide information, which measures are planned and the schedule for their implementation.
	<p>France was in favour of the revision of the directive in order to implement road pricing reflecting the external costs.</p> <p>The conditions and possibility for such implementation are currently under examination.</p>
16)	Do you have any additional comments?
	<p>Click here to enter text.</p>

Thank you for your time and support.



Green Delegated Network (Concession with Tolls)
Blue Non delegated Network (free)

Annexe 2a

enquête article 15 protocole transport de la Convention alpine














Voie		Section			Tarification actuelle au 1er février 2016		
N° européen	Numéro national	De ...	A ...	distance	Type (1)	Tarif (2)	Tarif/km (2)
				... km	Oui /non	€	€ par km
E21 - E62	A 40	Bellegarde	Le Fayet	95,5	oui concession	38,40 €	0,40 €
E25	A40 puis RN 205	Le Fayet	entrée tunnel MB	24,5	Non	0 €	0 €
E712	A 41	St Julien en Genevois	Chambery- Nord	68,9	oui concession	35,90 €	0,52 €
E70	A410 et A43	Villy le Pelloux	Chambery- Nord	51,0	oui concession	15,90 €	0,31 €
E 70	RN201	Chambery nord	La Ravoire	5	Non	0 €	0 €
E 70	A43	La Ravoire	Freney	91,6	oui concession	46,70 €	0,51 €
E 70	A43	Freney	Entrée Tunnel Fréjus	5	Non	0 €	0 €
	A430	Aiton	Gilly-sur- Isère	16,0	oui concession	5,20 €	0,33 €
E712	A41	Montmélian	Meylan	35,5	oui concession	13,10 €	0,37 €
E712	RN87	Meylan	Echirolles	10,5	Non	0 €	0 €
E711	A48	Rives	Saint- Egrève	23,4	oui concession	8,60 €	0,37 €
E711/E712	A480	Saint- Egrève	Claix	14	non	0 €	0 €
E712	A51	Claix	Monestier- de- Clermont	19,0	oui concession	9,40 €	0,49 €
	RN85	Pont-de- Claix	La Saulce	109	Non	0 €	0 €
	RN85	Vizille	Gap	86	Non	0 €	0 €
	RN85	Gap	La Saulce	15	Non	0 €	0 €
	A51	La Saulce	Saint-Paul- lez-Durance	96,5	oui concession	29,20 €	0,30 €
	A49	Voreppe	La Baume- d'Hostun	47,0	oui concession	16,60 €	0,35 €
	A8	Gorbio	Castellar (frontière)	10	non- concession non tarifée	0 €	0 €
E64	RD6204	Breil-sur- Roya (frontière)	Tende (frontière)	40	Non	0 €	0 €



GEIE du TUNNEL DU MONT BLANC

www.tunnelmb.com

TARIFS côté France au 1^{er} janvier 2015
(TVA 20% inclus)

	CLASSE	TYPE DE VEHICULE	COURSE SIMPLE	ALLER- RETOUR (1)	ABONNEMENTS		
					10 PASSAGES (2)	20 PASSAGES (2)	FORFAIT 1 MOIS
VEHICULES LEGRS	5	Moto, moto avec side-car, moto avec remorque 	28,80	36,10	90,30	126,50	217,10
	1	Véhicule ou ensemble de véhicules dont la hauteur, au droit de l'essieu avant, est inférieure à 1,30 m et la hauteur totale est inférieure ou égale à 2 m  	43,50	54,30	135,70	189,90	
	2	Véhicule ou ensemble de véhicules dont la hauteur totale est supérieure à 2 m et inférieure ou égale à 3 m    	57,60	72,30	180,80	253,20	
POIDS LOURDS	3 euro: 3-4-5-6	Véhicule à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure à 3 m  	157,90	245,80	GEIE-TMB Plateforme Sud du Tunnel du Mont Blanc 11013 Courmayeur (AO) Tél. +39 0165 890411 Fax +39 0165 890591 Tél. +33 (0) 4 50 55 55 00 Fax +33 (0) 4 50 55 38 91 Pour les classes 3 et 4 possibilité d'abonnement post-paiement		
	4 euro: 3-4-5-6	Véhicule à trois essieux ou plus dont la hauteur totale est supérieure à 3 m    	317,30	498,40			

(1) Pour les classes 1, 2 et 5, le retour est valable jusqu'à 24 h du septième jour suivant celui d'émission.
Pour les classes 3 et 4, le retour est valable jusqu'à 24 h du quinzième jour suivant celui d'émission.

(2) Les abonnements donnent droit à 10 ou 20 passages pour une période de 24 mois consécutifs en plus du mois de validation.

(3) L'abonnement forfait donne droit à 50 passages pour une période de 30 jours consécutifs en plus du jour de validation.

Tunnel du Fréjus-Tarifs 2015



Poids lourds

En italique : tarifs sens Italie => France

Convois exceptionnels Escortes matières dangereuses

Tarifs TTC en Euros

Classe	Sous classification Euro-polluant	Course Simple		Aller-Retour Validité 15 jours	
		France	Italie	France	Italie
3 Véhicule à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure à 3m.	Euro 3-4-5-6	157,90	160,50	245,70	249,80
	Euro 1-2	167,10	169,80	260,00	264,30
4 Véhicule à trois essieux ou plus dont la hauteur totale est supérieure à 3m.	Euro 3-4-5-6	317,30	322,50	498,30	506,60
	Euro 1-2	335,70	341,30	527,30	536,10
Exceptionnels classe B	Euro 3-4-5-6	440,50	447,80		
	Euro 1-2	466,10	473,80		
Exceptionnels classe C	Euro 3-4-5-6	874,30	888,80		
	Euro 1-2	925,10	940,00		
Escortes matières dangereuses	Euro 3-4-5-6	127,80	129,90		
	Euro 1-2	135,20	137,40		
Escorte spécifique F MD de classe 1, classification 1.3C et 1.3G (-5t) et de classe 2 Transit entre 23h00 et 5h00	MD de classification 1 (1.3C & 1.3G) et de classification 2	590,20	600,00		

PL en Euro 1 interdits à compter du 1er mai 2015

Transit des matières dangereuses : arrêté préfectoral disponible au www.tunneldufrejus.com.

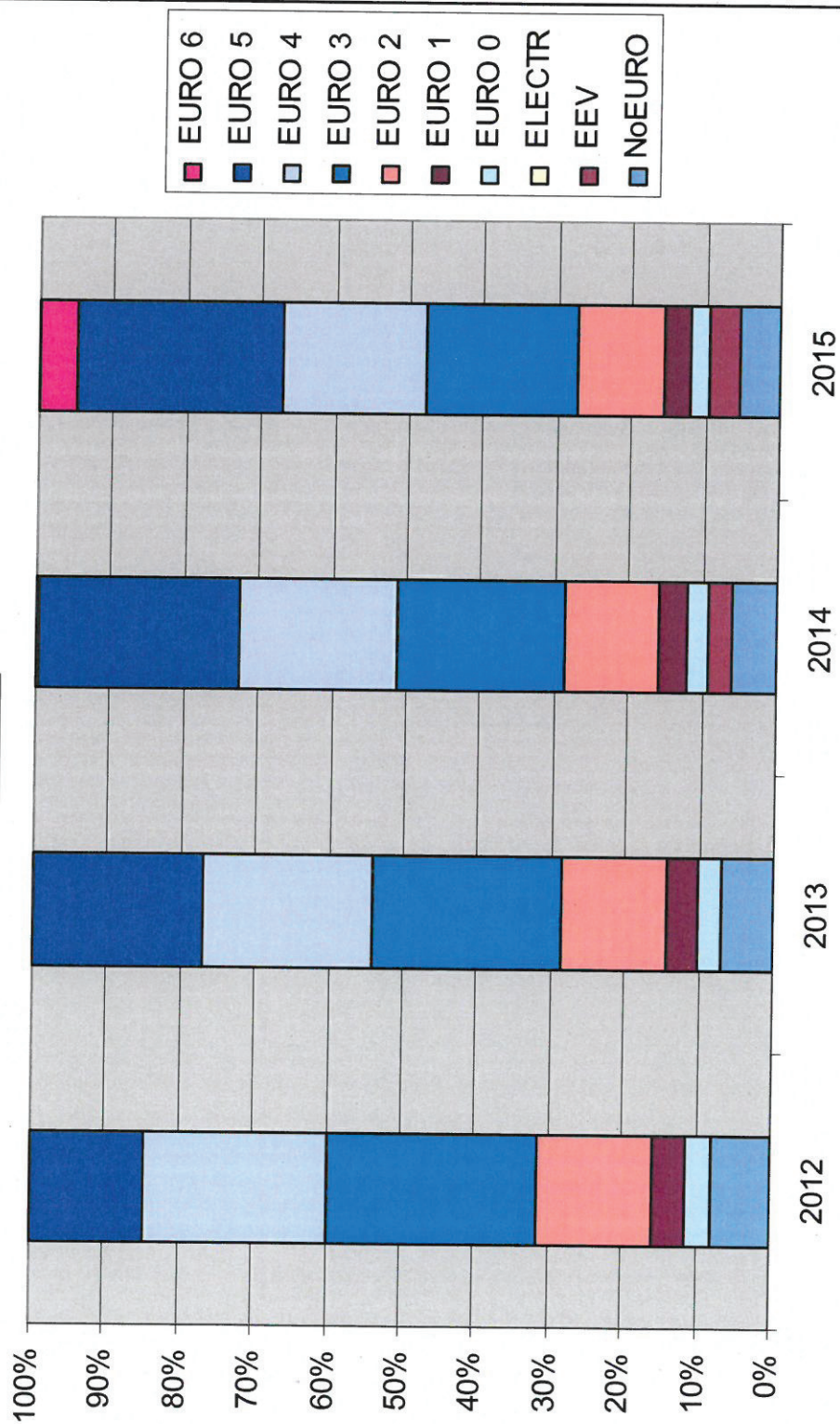
Transports exceptionnels : conditions particulières (renseignements auprès du Cesam)

Classe B : largeur comprise entre 2,81m et 3,50m

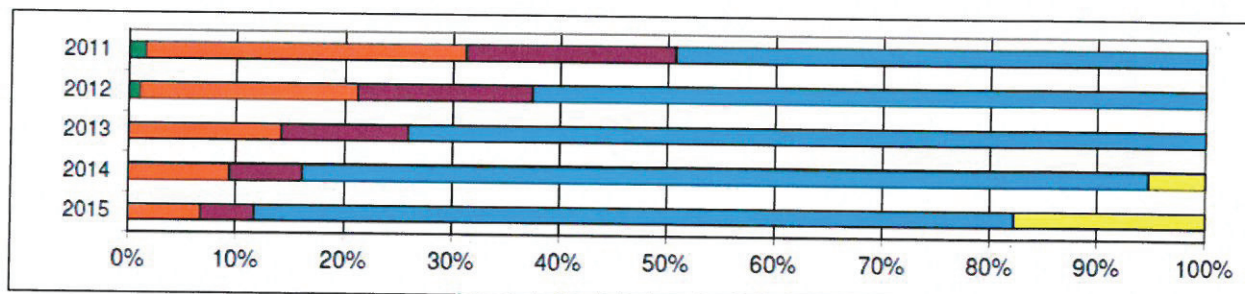
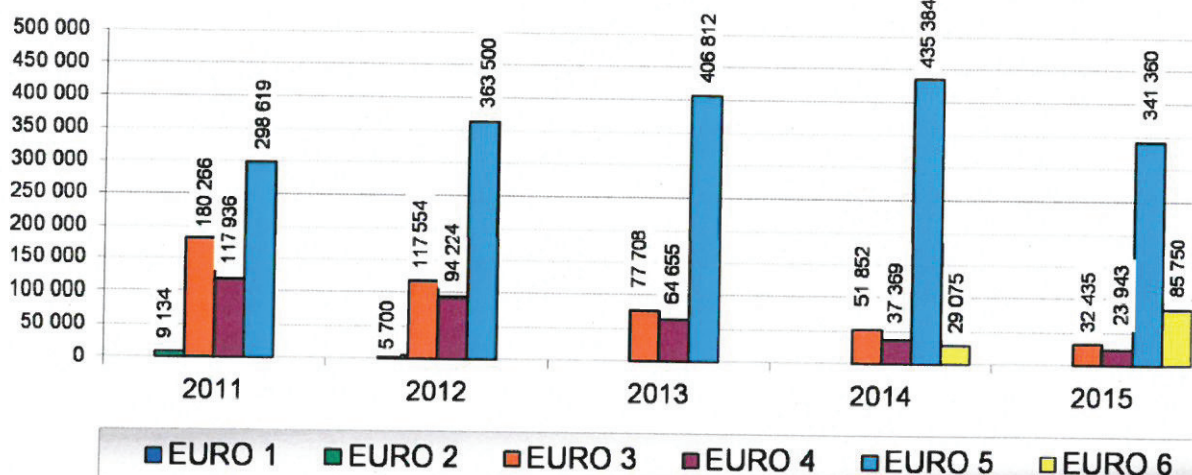
Classe C : largeur comprise entre 3,51m et 6m, ou longueur supérieure à 25m

Flotte par EURO

France



Tunnel du Mont-Blanc



Tunnel du Fréjus

Tipologia Typologie	Euro 0		Euro 1		Euro 2		Euro 3		Euro 4		Euro 5		Euro 6	
	Transiti 2014 Transits 2014	Diff. % 14/13	Transiti 2014 Transits 2014	Diff. % 14/13	Transiti 2014 Transits 2014	Diff. % 14/13	Transiti 2014 Transits 2014	Diff. % 14/13	Transiti 2014 Transits 2014	Diff. % 14/13	Transiti 2014 Transits 2014	Diff. % 14/13	Transiti 2014 Transits 2014	Diff. % 14/13
BUS	1	0,0%	25	-37,50%	274	-42,56%	1.695	-11,58%	1.328	-73,17%	13.666	41,08%	270	---
PL	0	0,0%	311	-43,35%	4.770	-37,82%	87.980	-26,04%	51.886	-46,27%	493.628	12,59%	27.952	---
PL + BUS	1	0,0%	336	-42,95%	5.044	-38,10%	89.675	-25,81%	53.214	-47,59%	507.294	13,20%	28.222	---
Peso – Poids % 2014	0,0%		0,05%		0,74%		13,11%		7,78%		74,19%		4,13%	
Peso – Poids % 2013	0,0%		0,09%		1,20%		17,77%		14,93%		65,89%		0,12%	

NB:

La classificazione Euro 6 è iniziata il 1° agosto 2013.
Precedentemente erano classificati con gli Euro 5

NB:

L'enregistrement des Euros 6 a commencé le 1er août 2013.
Auparavant ils étaient intégrés avec les Euros 5