

Mobility Package - Die Wegekosten Richtlinie

Factsheet Büro MEP Karoline Graswander-Hainz

The logo for the Socialists and Democrats (S&D) group in the European Parliament, consisting of the letters 'S&D' in white on a red square background.

I. Ausgangslage

Die EU überarbeitet ihre Regeln zum Thema Maut und Straßenbenutzungsgebühren, die sogenannte Wegekosten-Richtlinie. Derzeit ist geregelt, wie Straßengebühren für den schweren Gütertransport gestaltet sein müssen, wenn Mitgliedstaaten solche einheben; bspw. um den freien Warenverkehr sicherzustellen und Regeln für die Einrechnung von Schadstoffen zu vereinheitlichen. Ursprünglich - die Richtlinie datiert aus dem Jahr 1999 - ging es lediglich darum, die Bedingungen zwischen den Mitgliedstaaten anzugleichen. Die Diskriminierung von EU-Ausländern ist zum Beispiel verboten, Stichwort deutsche PKW-Maut. In den letzten und der aktuellen Überarbeitung rückt der Umweltaspekt immer weiter in den Fokus, im Grunde geht es um die Frage: Welche Kosten für Schadstoffe und Emissionen dürfen den Verursachern in welcher Höhe angerechnet werden?

Ein effizientes und zuverlässiges Verkehrssystem ist für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes von wesentlicher Bedeutung. Der Straßenverkehr ist im Inland das bedeutendste Verkehrssystem, gleichzeitig verursacht er durch Ausstoß von CO₂ und Abgasen, aber auch durch Staus, Abnutzung, Lärm und Unfälle erhebliche gesellschaftliche Folgekosten (sog. externe Kosten), die von der Allgemeinheit getragen werden müssen. Straßenbenutzungsgebühren können Anreize setzen, auf umweltfreundlichere Alternativen umzusteigen und die Einnahmen helfen, die negativen Folgen durch Investitionen in bessere Infrastruktur abzufedern. Die Straßeninfrastruktur verschlechtert sich in vielen Mitgliedstaaten aufgrund unzureichender Instandhaltung. Die öffentlichen Ausgaben für die Instandhaltung von Straßen sind zwischen 2006 und 2013 in der EU um etwa 30% zurückgegangen.

II. Hard Facts

Die Richtlinie 1999/62/EG legt die Grundregeln und den Handlungsspielraum der EU Mitgliedstaaten bei der Bemautung von Autobahnen für den schweren Güterverkehr in der EU fest. Im neuen Vorschlag der Kommission werden im Wesentlichen folgende Änderungen vorgeschlagen:

- Grundlegende Ausweitung auf alle Fahrzeuge - bisher galt die Richtlinie nur für den schweren Güterverkehr. Die Kommission plant die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Bemautung für PKW bis spätestens 2027, sofern Autobahnen bemautet werden, und für LKW bis 2023
- externe Kosten bspw. Luftverschmutzung oder Lärm, sollen zukünftig leichter anrechenbar sein; außerdem soll auf Autobahnen die Möglichkeit bestehen, Staugebühren für PKW und LKW einzuheben - gestaffelt nach CO₂-Emissionen;
- für emissionsfreie Fahrzeuge ist eine Senkung der Infrastrukturgebühren um bis zu 75 Prozent vorgesehen
- Bisher war es nur in Bergregionen möglich, Querfinanzierungszuschläge, sog. „mark-ups“ einzuheben, das soll jetzt zur Zusatzfinanzierung im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz möglich sein; Diese Einnahmen dienen ausschließlich für die Errichtung von TEN (=Transeuropäische Netze) Infrastrukturvorhaben, im Tiroler Fall der Brennerbasistunnel

- auf besonders belasteten Straßenabschnitten, sollen für LKW verpflichtend Gebühren für externe Kosten eingehoben werden
- Aufkommensneutrale Differenzierung der LKW-Maut nach CO₂-Kriterien; eine CO₂-Zertifizierung von LKW als Basis hierfür soll folgen.
- Monitoring über den Straßenzustand von bemauteuten Autobahnen.

III. Unsere Ziele

- Wir wollen die PKW-Vignette beibehalten! Solange die Einführung von Mautgebühren für PKW freiwillige Sache der Mitgliedstaaten bleibt, sollte auch die Ausgestaltung dieser Maut bei ihnen verbleiben. Das System Vignette in Österreich funktioniert und schafft für PendlerInnen, die auf das Auto angewiesen sind Planbarkeit durch kalkulierbare Kosten. Die Wegekosten-Richtlinie soll auch in Zukunft den Rahmen für den europäischen Güterverkehr vorgeben.
- Fahrzeuge im Güterverkehr sollen zusätzlich zu einer Abgabe auf die Infrastruktur, auch eine Komponente abführen müssen, die die externen Kosten abfedert. Also einen Beitrag leisten für die von ihnen verursachten Klimagase, Verkehrsbehinderungen, Lärm, Abgase, Unfälle etc.
- Statt wie im Kommissionsvorschlag vorgesehen, wollen wir keine Richt- oder Referenzwerte, sondern vorgeschriebene Mindestwerte bei der Einhebung von Gebühren. So wird sichergestellt, dass Mitgliedstaaten die Ziele der Richtlinie nicht wieder in einem Wettbewerb nach unten gegeneinander aushebeln. Grundsätzlich ist der Wechsel von Höchstsätzen zu Referenzwerten aber auch schon an sich ein Fortschritt.
- Einnahmen aus der Maut sollen zweckgebunden werden für den Aufbau eines ökologischeren Verkehrssystems und den Erhalt unserer Straßen, statt wie in manchen Mitgliedstaaten zurück in das allgemeine Budget fließen. Gleichzeitig fordern wir auch eine regionale Bindung, damit das Geld auch wirklich dort ankommt, wo der größte Investitionsbedarf besteht.
- Um den sozialen und territorialen Zusammenhalt der Union zu stärken, müssen (sollte es beim ursprünglichen Vorschlag bleiben und in Zukunft auch PKW in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen) für Gebiete in Randlagen und auch für PendlerInnen Rabatte und Ausnahmen gelten.
- Straßen auf denen Gebühren eingehoben werden, müssen vorgeschriebene Standards, zB bei der Sicherheitsinfrastruktur und Parkplätzen erfüllen.
- Transparenz und korrekte Einhebung der Gebühren soll von einer unabhängigen Aufsichtsbehörde nachvollzogen werden.
- Aus verkehrspolitischer Sicht würde eine fahrleistungsabhängige Bemauteung außerdem zu Ausweichverkehr auf nicht-bemauteute Straßen führen. Dies führt zu weniger Verkehrssicherheit.
- Das verpflichtende Aus für alle Pkw-Vignettensysteme in Europa bis spätestens Ende 2027 kann jedenfalls nicht unterstützt werden. Das österreichische Vignettensystem hat sich bewährt, wird ab dem Vignettenjahr 2018 durch eine digitale Vignette ergänzt und stellt sicher, dass auch Pkws einen entsprechenden Beitrag zum Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur leisten.
- Wir unterstützen die Ausweitung der Eurovignetten-Richtlinie auf LKWs zwischen 3,5 und 12 Tonnen und Kleintransporter, die Einhebung einer Maut muss für kommerzielle Fahrten obligatorisch sein.