

Die neue EU-Wegekostenrichtlinie („Eurovignette“)



Foto: © T. Reinhard/ Pixelio.de

Dem Leitgedanken der **Verursacher- und Verschmutzerprinzipien** zufolge sollen die **Vorschriften für Straßenbenutzungsgebühren** (EU-Wegekostenrichtlinie) dazu beitragen, den Güterverkehr weg von der Straße auf andere umweltfreundlichere Verkehrsträger wie **Schiene zu verlagern**. Durch gemeinsame Regeln der EU-Mitgliedstaaten für die Erhebung von Gebühren für die Nutzung des Straßennetzes soll die EU-Wegekostenrichtlinie („Eurovignette“) die tatsächlichen Auswirkungen der Straßennutzung auf die Gesellschaft und die Umwelt besser widerspiegeln. Das überarbeitete Gesetz zur **Wegekostenrichtlinie** umfasst ein neues System zur Verringerung der **CO₂-Emissionen**, mit dem der CO₂-Fußabdruck des Verkehrs im Einklang mit dem europäischen **Grünen Deal und dem Übereinkommen von Paris** verringert werden soll.

Historie

Bereits **1993** wurde die erste Richtlinie zur **Gebührenerhebung für Verkehrsinfrastruktur** – die „Eurovignette“-Richtlinie – angenommen (93/89/EWG). In der Folge wurde die Richtlinie überarbeitet und am 17. Juni **1999** durch die Richtlinie über die **Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge** (1999/62/EG) ersetzt. Sie konzentrierte sich hauptsächlich auf die **Ausweitung des Geltungsbereichs der Gebührevorschriften** auf Busse und Reisebusse, auf Lastkraftwagen zwischen 3,5 und 12 Tonnen und in gewissem

Umfang auf leichte Nutzfahrzeuge wie Pkw. **2004** wurde in **Österreich eine fahrleistungsabhängige Lkw-Maut** auf österreichischen Autobahnen als verursachergerechtes Instrument zur Anlastung von Infrastrukturkosten eingeführt. Am 1. Juni 2017 hat die Europäische Kommission den Vorschlag zur Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie als **Teil des ersten Mobilitätspakets** dem EU-Parlament und dem Europäischen Rat vorgelegt.

Die Verhandlungsführer:innen des EU-Rates und des EU-Parlaments erzielten am 15. Juni **2021** eine politische **Einigung** über den Vorschlag. Die EU-Botschafter:innen der Mitgliedstaaten haben die Einigung der Verkehrsminister:innen formell am 18. Dezember 2021 bestätigt. Der Verkehrsausschuss im EU-Parlament hat schließlich am 12. Jänner 2022 dem bisherigen Verhandlungsergebnis für neue Lkw-Maut-Regeln (Eurovignette) zugestimmt. Dabei erhielt jedoch keiner der eingebrachten 32 Abänderungsanträge, den zum großen Teil die EVP-Abgeordnete Barbara Thaler eingebracht hatte, eine Mehrheit. Innerhalb von zwei Jahren nach ihrem Inkrafttreten müssen die EU-Mitgliedstaaten die Vorschriften der Richtlinie in nationales Recht umsetzen.

Zentrale Punkte

Während die bisherigen Vorschriften zunächst **Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen** abdeckten, sieht die **Richtlinie auch für Pkw angemessenere Straßengebühren** vor.

Ziele sind

- die **schrittweise Abschaffung von zeitabhängigen Gebührensystemen („Vignetten“)** für schwere und leichte Nutzfahrzeuge
- die **obligatorische Erhebung einer Gebühr für externe Kosten für schwere Nutzfahrzeuge auf Straßen, in denen die durch solche Fahrzeuge verursachten Umweltschäden erheblich wären**
- **Differenzierung der Preise nach CO₂-Emissionen statt nach Euro-Emissionseinstufung**
- **Erhebung von Gebühren zur Lösung des Stauproblems**

Durch die Stärkung des „Nutzer/Verursacher zahlt-Prinzips“ bzw. der im Artikel 7 festgelegten Kernbestimmung zufolge werden künftige Gebühren für Lastkraftwagen und Busse sowohl **CO₂- als auch Schadstoffemissionen** berücksichtigen. Die Vignettenpflicht für Lastkraftwagen im **TEN-V-Kernnetz¹** wird stufenweise abgeschafft, und über einen Zeitraum von acht Jahren wird auf entfernungs-basiertes Laden umgestellt.

Die von der Abschaffung betroffenen Straßen sind die Haupttrouten² mit dem Großteil des internationalen Transitverkehrs von Nutzfahrzeugen. In anderen Teilen ihres Netzes können die EU-Mitgliedstaaten weiterhin Vignetten anwenden. Falls EU-Mitgliedstaaten ein gemeinsames Vignettensystem wie eben den Eurovignetten-Vertrag anwenden, haben sie zwei weitere Jahre Zeit zur Anpassung oder Aufhebung dieses Systems. Die Richtlinie enthält allerdings eine Reihe von **Ausnahmen** von den Gebührenerhebungsvorschriften wie etwa im Fall bestehender Konzessionsverträge, für Menschen mit Behinderungen und in dünn besiedelten Gebieten.

Fakultative Entgeltregelungen

Die Einnahmen aus fakultativen Staugebühren sind von den Mitgliedstaaten zur **Lösung des Stauproblems oder generell zur Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrs** und einer nachhaltigen Mobilität einzusetzen. Den EU-Mitgliedstaaten wurde empfohlen, grundsätzlich die durch Infrastrukturgebühren und Gebühren für externe Kosten erzielten Einnahmen für Vorhaben im Verkehrssektor, insbesondere zur **Förderung des transeuropäischen Verkehrsnetzes**, einzusetzen. Sonderbestimmungen definieren, in welchen Fällen diese Verpflichtung als erfüllt gilt, wenn diese Einnahmen in den Staatshaushalt fließen. Auf bestimmten **stark überlasteten Straßenabschnitten** dürfen die EU-Mitgliedstaaten auf erhobene Infrastrukturgebühren einen höheren Aufschlag (bis zu 50 %) anwenden, sofern sämtliche betroffene Mitgliedstaaten dem zustimmen.

Die EU-Mitgliedstaaten können auch ein **kombiniertes Gebührensystem** für schwere Nutzfahrzeuge oder für bestimmte Arten schwerer Nutzfahrzeuge einrichten, in dessen Rahmen sie sowohl **entfernungsabhängige als auch zeitabhängige** Elemente verwenden. Sie können die beiden Instrumente zur Gebührendifferenzierung (im neuen System nach CO₂-Emissionen und im bestehenden System nach EURO-Klasse) zusammenführen. Als Grundprinzip der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren bleibt es den EU-Mitgliedstaaten allerdings **freigestellt, Maut- und Benutzungsgebühren** für verschiedene Fahrzeugtypen wie schwere Nutzfahrzeuge, schwere Lastfahrzeuge, Reisebusse und Busse, leichte Nutzfahrzeuge, Kleinbusse und Personenkraftwagen unabhängig voneinander anzuwenden. Entsprechend dem Artikel 7, der Kernbestimmung, welche die allgemeinen Gebührengrundsätze definiert, können die EU-Mitgliedstaaten etwa beschließen, für Autobusse überhaupt keine Gebühren zu erheben.

Wenn sie sich für die Erhebung von Gebühren entscheiden, müssen die EU-Mitgliedstaaten jedoch bestimmte gemeinsame Vorschriften einhalten, die in der Eurovignetten-Richtlinie festgelegt sind. Damit soll sichergestellt werden, dass die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren weder zu einer Diskriminierung des internationalen Verkehrs noch zur Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen führt. Die **Differenzierung** der Maut- oder Benutzungsgebühren auf der Grundlage der **Umweltleistung** gilt im Rahmen technischer Machbarkeit für leichte Nutzfahrzeuge und Kleinbusse ab 2026. In den Vorschriften bezüglich der **Geltungsdauer** von Vignetten ist vorgesehen, dass diese auch für einen Tag sowie für eine Woche oder für zehn Tage oder beides angeboten werden müssen. Die EU-Mitgliedstaaten können die Verwendung der Tagesvignette jedoch auf **Transitzwecke** beschränken.

Zudem wird für Lastkraftwagen eine **Fremdkostenabgabe für die Luftverschmutzung** eingeführt. Die Erhebung von Gebühren für externe Kosten aufgrund der Luftverschmutzung wird für schwere Nutzfahrzeuge nach einem Übergangszeitraum von vier Jahren nach Einführung der Maut verbindlich vorgeschrieben. Allerdings dürfen die Mitgliedstaaten nach Unterrichtung der EU-Kommission auf diese Gebühr verzichten, wenn dies zu einer Umleitung des Verkehrs mit negativen Folgen führen würde.

Kritik

Nach Ansicht der Tiroler Abgeordneten **Barbara Thaler** (ÖVP/EVP) untergrabe die neue Lkw-Maut die Bemühungen für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Die neue Eurovignette (Lkw-Maut) gelte als untauglich, um die Transitlewne zu bremsen. Die Reform sei „unausgegrenzt und nicht zielführend, sondern schlicht und einfach der kleinste gemeinsame Nenner.“ Ziel sei die Abbildung der Umwelt- und Infrastrukturkosten, um eine wirtschaftliche

Grundlage für eine Verlagerung auf die Schiene zu schaffen. Die CO₂-Differenzierung im Infrastrukturteil, d.h. eine günstigere Maut für Elektro- und Wasserstoff-Lkws, widerspreche diesem Ziel. Die Forderung nach einer stärkeren Zweckwidmung der Umweltaufschläge sei auch nicht erfüllt worden, so Thaler.

Die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA sieht die Intentionen der Wegekostenrichtlinie, die Reduktion der Straßenkilometer und die externen wie auch die Infrastrukturkosten dem Verursacher anzulasten, nicht erfüllt. Es gebe keine **nachhaltigere Möglichkeit** zum Gütertransport als auf der Schiene.

CIPRA fordert, drei **Eckpfeiler der Wegekostenrichtlinie zu erhalten und zu stärken**:

1. Es gelte, die richtigen **Anreize für eine Verkehrsverlagerung** zu schaffen und so zur Kostenwahrheit der Straßentransporte beizutragen. Dafür müsse ein hoher **Maut-Aufschlag** (ein sogenanntes „mark up“) für Bergregionen auf allen transnationalen Alpenkorridoren erfolgen.
2. Die **externen Kosten des Güterverkehrs sind in Bergregionen wesentlich höher** als in flachen Gebieten. Daher müsse der Bergfaktor 2 in der aktuellen Version der Wegekostenrichtlinie auf Faktor 4 erhöht werden.
3. Eine vollständige **Befreiung des emissionsfreien Schwerverkehrs von der Mautgebühr** (bei sogenannten Null-Emissions-Fahrzeugen) **widerspreche dem Verursacherprinzip**. Erstens entstehen CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg. Zweitens verursachen auch emissionsfreie Fahrzeuge Lärm-, Stau- und Infrastrukturkosten. Zu berücksichtigen sei auch die Feinstaubbelastung, die sich laut einer Studie bei E-Lkw (Strom und Wasserstoff) aufgrund der höheren Nutzlast erhöhen könnte.

Die **European Clean Trucking Alliance** plädiert für eine „reibungslose“ und „schnelle“ Untertützung des Eurovignetten-Abkommens. „Ambitionierte Erhöhungen der Klimaverpflichtungen im Rahmen des EU Green Deal seien zu begrüßen, erfordern aber **Planungs- und Investitionssicherheit für die energieeffizienteste Technologie**. Eine der besten Möglichkeiten, dies zu erreichen, ist die Lkw-Maut je nach CO₂-Ausstoß zu variieren“, sagte Kristin Kal, Vorsitzende der European Clean Trucking Alliance.

Die Internationale Union für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (**UIRR**) schließlich kritisierte die Position des Rates zur Änderung der Eurovignette. Der Markt könne nicht die richtige Wahl treffen, wenn die Preissignale – auf denen die Marktteilnehmer:innen ihre Entscheidungen stützen – nicht das wahre Bild wiedergeben dürfen, einschließlich **aller externen Kosten** im Zusammenhang mit einer bestimmten Art von Technologie oder Dienstleistung. Die UUIR warnte im Vorfeld der Verhandlungen zur Wegekostenrichtlinie vor einer weiteren „gesetzlichen Bevorzugung des **Straßengüterfernverkehrs**“ und plädierte für die von den EU-Parlamentarierinnen Barbara Thaler und Anna Deparnay-Grunenberg eingebrachten Änderungsanträge. Der Gesetzgeber sollte nur solchen Güterverkehrstechnologien den Vorzug geben, die ihre Leistungsfähigkeit empirisch nachgewiesen haben, so die UIRR.

Autor: Mag. Michael Link

¹ Das TEN-V-Netz besteht aus zwei Ebenen, einem Gesamtnetz und einem Kernnetz. Das Kernnetz soll spätestens bis 2030, das Gesamtnetz bis 2050 vollendet sein.

² <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/core-road-network-9-2020/de/> (Kernnetzkorridore des TEN-V siehe Abb. 1)

Quellen:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie:

https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/international_eu/eu/ten.html

CIPRA:

<https://www.cipra.org/de/medienmitteilungen/der-queterverkehr-gehört-auf-die-schiene>

<https://www.cipra.org/de/themen/alpenpolitik/brennpunkt-transit/eurovignette-directive>

Consilium:

<https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2021/11/09/eurovignette-road-charging-reform-adopted-by-council/>

Der Standard:

<https://www.derstandard.at/story/2276229/europaparlament-stimmt-einheitlicher-eu-maut-fuer-lkw-zu>

Europäischer Rechnungshof:

<https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/core-road-network-9-2020/de/>

EVP (Barbara Thaler):

<https://www.eppgroup.eu/de/wie-wir-es-umsetzen/mit-eu-laendern/osterreich/nachrichten/ovp-thaler-maut-reform-ist-lochriger-als-schweizer-kase>

Euractiv:

<https://www.euractiv.com/section/transport/linksdossier/road-charging-eurovignette/>

Europaparlament:

<https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-resilient-energy-union-with-a-climate-change-policy/file-jd-eurovignette-directive-revision>

ORF:

<https://orf.at/stories/3243556/>

Tagesschau:

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/lkw-maut-eu-101.html>

Tiroler Tageszeitung:

<https://www.tt.com/artikel/30810434/abfuhr-fuer-oesterreich-und-tirol-bei-der-eurovignette>

<https://www.tt.com/artikel/30807188/oesterreichs-eu-mandat-geschlossen-gegen-eurovignette>

Verkehrsclub Österreich (VCÖ):

<https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/Veranstaltungen/Emissionsfreier%20Straßengüterverkehr/03-Fedor-Unterlohner-Rahmenbedingungen-EU-Ebene-EF-SGV.pdf>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinie_1999/62/EG_\(Wegekostenrichtlinie\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinie_1999/62/EG_(Wegekostenrichtlinie))