

Eurovignetten/Wegekosten Richtlinie

Zeit zum Handeln: Eine ehrgeizige Verlagerungspolitik zum Schutz von Mensch und Umwelt in den Alpenregionen erfordert jetzt eine rasche Einigung

In den Alpenregionen sind die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs besonders stark spürbar. Dies ist auf den sehr hohen Anteil des Schwerverkehrs, topographische Besonderheiten, begrenzte räumliche Ressourcen und hochempfindliche Ökosysteme zurückzuführen. Das **iMONITRAF! Netzwerk**, das die Alpenregionen entlang der großen Transitkorridore verbindet, und **CIPRA International** als Dachorganisation der Umwelt-NGOs in den **Alpen setzen sich beide für eine koordinierte und ehrgeizige Verlagerungspolitik in den Alpen ein, um Mensch und Natur zu entlasten, das Straßenverkehrsaufkommen¹ zu senken und das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.** Da beide Partner einen konsequenten Ansatz für ein entfernungsabhängiges Road Pricing als Schlüsselement für eine nachhaltige Verkehrspolitik und zur Querfinanzierung des Aufbaus neuer Schieneninfrastrukturen sehen, hat iMONITRAF! konkrete Forderungen für einen "Toll Plus-Ansatz" formuliert.²

Die Umsetzung des "Toll Plus"-Ansatzes und damit eines ehrgeizigeren Road Pricing-Systems auf den Alpenkorridoren erfordert jedoch eine rasche Einigung über die Eurovignetten-Richtlinie, um den Übergang zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik – im Sinne der Zielsetzung des EU „Green Deal“ – zu beschleunigen.

- Die Alpenregionen benötigen mehr Flexibilität bei der verursachergerechten Ausgestaltung von Road Pricing-Systemen, insbesondere zur Integration höherer Infrastruktur- und externer Kosten entlang der Alpenkorridore.
→ **Ein ehrgeiziges Konzept für Straßenbenutzungsgebühren für den Schwerverkehr wird Anreize zur Verkehrsverlagerung schaffen und sicherstellen, dass neue Schienenkapazitäten für den Güterverkehr, wie**

¹ Für die CIPRA ist die Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens gemäß der Präambel des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention von zentraler Bedeutung: *...im Bestreben, einen entscheidenden Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung sowie zu einer Verbesserung der Lebensqualität zu leisten und demzufolge das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, die Verkehrsabwicklung in umweltschonender Weise zu gestalten und die Effektivität und Effizienz bestehender Verkehrssysteme zu erhöhen...;*

² iMONITRAF! Toll Plus Resolution 2016:

<http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=gU+ouhyzA78=>

sie derzeit im Rahmen der TEN-V-Politik entwickelt werden, voll genutzt werden.

- Ehrgeizige Mautgebühren müssen so bald wie möglich eingeführt werden, um transparente Anreize auf dem Transport- und Logistikmarkt zu schaffen und den Betreibern und Infrastrukturanbietern frühzeitig Signale zu setzen, damit sie ihre Portfolios in eine nachhaltige Richtung lenken können.
→ **Da sich das EU-Recovery-Programm auf den Green Deal ausrichtet, werden zusätzliche Mittel zur Verfügung stehen - der politische Rahmen mit einem ehrgeizigen "Push-Ansatz" muss entsprechende Leitplanken setzen, um die Transformation zu beschleunigen.**
- Die verbleibende Fahrzeugflotte auf den Alpenkorridoren muss auf die besten verfügbaren Technologien zurückgreifen, insbesondere soll der Einsatz emissionsarmer oder emissionsfreier Fahrzeuge forciert werden.
→ **Dies erfordert einen ehrgeizigeren Ansatz bezüglich der Variation der Mautgebühren, unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten der Alpenregionen und in Übereinstimmung mit dem Verursacherprinzip.³**

Generell begrüßen sowohl iMONITRAF! als auch die CIPRA den jüngsten Kompromissvorschlag zur Eurovignetten-Richtlinie⁴ und sind sich einig, dass die wesentlichen Elemente dieses Vorschlags in die richtige Richtung gehen. **Sie appellieren an die politischen Entscheidungsträger auf EU-Ebene und insbesondere an die deutsche Ratspräsidentschaft, rasch zu einer Einigung über dieses Dossier zu gelangen** und den Mitgliedstaaten die notwendigen Instrumente für eine weitere Angleichung ihrer politischen Rahmenbedingungen an die Hand zu geben.

Spezifische Empfehlungen

Darüber hinaus fordern iMONITRAF! und die CIPRA die politischen Entscheidungsträger der EU auf, die spezifischen Bedürfnisse der sensiblen alpinen Umwelt und der alpenquerenden Verkehrsnetze bei der Ausarbeitung der neuen Bestimmungen der Richtlinie zu berücksichtigen:

Das Ziel der Verkehrsverlagerung sollte weiterhin im Zentrum des Eurovignetten-Ansatzes stehen

1. Mit dem **Aufschlag für Bergregionen (Art. 7f)** sollen die Alpenregionen Flexibilität erhalten, um höheren Infrastruktur- und externen Kosten in den

³ Bezugnehmend auf Artikel 1(2) des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention: *Die Vertragsparteien verpflichten sich, den Verkehrsbereich unter Wahrung des Vorsorge-, Vermeidungs- und Verursacherprinzips zu entwickeln.*

⁴ Council of the European Commission: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructure – Mandate for negotiations with the European Parliament; Document for the Permanent Representatives Committee, 11th June 2020, Interinstitutional File 2017/0114(COD).

Bergregionen Rechnung zu tragen. Nur ein hoher Aufschlag, der in einem gemeinsamen Ansatz auf dem gesamten transnationalen Korridor umgesetzt wird, kann effektiv zusätzliche Anreize für eine Verkehrsverlagerung generieren und zu einer besseren Wettbewerbsfähigkeit multimodaler Verkehrslösungen führen. Ein hoher Aufschlag ermöglicht die Angleichung der Mautgebühren über die Alpenkorridore hinweg und vermeidet Umwegverkehr, der unnötige CO₂-Emissionen verursacht.⁵

- **Wir begrüßen die aktuelle Version des Revisionsdokuments, die einen Aufschlagfaktor von bis zu 50% für die grenzüberschreitende Umsetzung vorsieht (Art. 7f, 1(b)).**
2. Der **Einbezug der externen Kosten ist ebenfalls eine zentrale Forderung der Alpenkonvention⁶ zur Umsetzung des Verursacherprinzips**. Allerdings sind die externen Kosten in Bergregionen wesentlich höher als in flachen Gebieten. Neue Studien kommen zu dem Schluss, dass ein Faktor 4 berücksichtigt werden muss.⁷
- Wir unterstützen den Ansatz zur Preisgestaltung für externe Kosten des jüngsten Dokuments. Wir fordern jedoch einen höheren "Bergfaktor". Faktor 2 ist im Hinblick auf die Internalisierung - auch unter Berücksichtigung weiterer Externalitäten, die nicht berücksichtigt werden⁸ - nicht ausreichend. **Der entsprechende Verweis in Anhang IIIB (unterhalb der Tabellen mit Referenzwerten) muss auf "Faktor 4" angepasst werden.**
 - Die Aufnahme einer **CO₂-Abgabe** unterstützt diesen Ansatz, wir **begrüßen daher die Integration in Art. 7c.**
 - Wir **begrüßen die Streichung der "Abzugsklausel" (bisher Art. 7f,4) sehr**. Wir haben immer dafür plädiert, dass beide Elemente - Aufschlag und externe Kosten – kombinierbar sein sollen.

Eine ehrgeizige Variation der Mautgebühren kann eine saubere und dekarbonisierte Fahrzeugflotte für den Einsatz in der sensiblen alpinen Umwelt unterstützen

3. Bereits heute wird die Fahrzeugflotte, wie sie im alpenquerenden Fernverkehr betrieben wird, von EURO VI-Fahrzeugen dominiert. Um über diese

⁵ Einen Vergleich der bestehenden Mautsätze auf den wichtigsten Alpenkorridoren finden Sie im iMONITRAF! Jahresbericht 2019 (S. 36):

<http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=iPmMdEMqK9A=>
Eine Bewertung verschiedener Szenarien für Toll Plus finden Sie in iMONITRAF! [Maut Plus Update 2019](#).

⁶ Bezugnehmend auf das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention Artikel 3/Paragraph (1)c)aa) *die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs erhöht und die externen Kosten internalisiert werden;*

⁷ EUSALP Studie „External costs in mountain regions“ (2017). Online: <https://www.alpine-region.eu/results/study-external-costs-mountain-areas>

⁸ z.B. Kosten im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, die in Berggebieten stärker ausgeprägt sind.

Fahrzeugtechnologie hinaus Anreize zu setzen, insbesondere um Anreize für Fahrzeuge mit niedrigen CO₂-Emissionen zu schaffen, sollten die Bestimmungen der Eurovignetten-Richtlinie einen ehrgeizigen Ansatz verfolgen und im Einklang mit dem europäischen Rahmen für CO₂-Normen und dem übergeordneten Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrssektors stehen.

- Wir **unterstützen den ehrgeizigen Ansatz des aktuellen Vorschlags zur Einführung eines neuen Variationsmechanismus nach CO₂-Normen (Art. 7g-a)**. Die derzeitigen Vorschläge sollten beibehalten werden. Die Bestimmungen sollten dahingehend optimiert werden, dass der Verwaltungsaufwand so gering wie möglich gehalten und der Mechanismus so bald wie möglich umgesetzt werden kann.
- Wir sind jedoch **gegen die vollständige Befreiung des "emissionsfreien" Schwerverkehrs von der Mautgebühr**, wie sie im jüngsten Dokument vorgeschlagen wurde. Um dem Verursacherprinzip zu entsprechen, sollten "Null-Emissions"-Fahrzeuge nicht nur einen Beitrag zu den Infrastrukturkosten leisten, sondern es müssen auch ihre externen Kosten berücksichtigt werden: Lärmkosten und Staukosten sind bei "Null-Emissions"-Fahrzeugen gleich hoch, und auch die CO₂-Emissionen über ihren gesamten Lebenszyklus müssen berücksichtigt werden. Wir schlagen vor, die Befreiung auf 75% im Vergleich zur CO₂-Emissionsklasse 1 zu begrenzen oder auf jeden Fall zu garantieren, dass die vollständige Befreiung Ende 2025 beendet wird (wie im Dokument vorgesehen)⁹. Selbst eine 75%ige Befreiung, wie sie im aktuellen Dokument für Null-Emissions-Fahrzeuge ab 2026 vorgesehen ist, sollte ausreichen, um einen technologischen Wandel auszulösen und klare Anreize für Innovationen zu setzen.

⁹ Das EU Handbuch zu externen Kosten im Verkehr „EU Handbook on external costs of Transport“ (Version 2019) stellt keine differenzierten Kostensätzen für die Fahrzeugtechnologien Wasserstoff und elektrische Antriebe dar. Es werden lediglich die verschiedenen Diesel-Euroklassen sowie Erdgasbetrieben Fahrzeugtechnologien dargestellt. In Bezug auf die Luftverschmutzung, sind die externen Kosten von Null-Emissions-Fahrzeugen tatsächlich nahe bei Null, wobei die verbleibenden abriebbedingten Emissionen weiterhin anfallen. Lärmkosten sowie Staukosten fallen bei den neuen Technologien jedoch in gleicher Höhe an als bei bisherigen Fahrzeugen, das Handbuch enthält entsprechend auch keine Differenzierung nach Fahrzeugkategorien für diese Kostenfaktoren.