



Schaan, Ende April 2020

CIPRA Position zur Novelle der EU-Wegekostenrichtlinie
Eurovignette Directive / Eurocharging 1

Forderungen an die europäischen Verkehrs-, Umwelt- & Gesundheitsminister

Die CIPRA als Dachverband der Umwelt-, Naturschutz- und Nachhaltigkeitsorganisationen im Alpenraum² mit über 100 Mitgliedsorganisationen unterstützt grundsätzlich die Novelle der Wegekostenrichtlinie (Eurovignette Directive / Eurocharging), um die Belastungen für Mensch und Natur zu reduzieren, das Verkehrsaufkommen zu senken und das Ziel Klimaneutralität zu erreichen. Darüber hinaus sieht sie ein grundsätzliches Umdenken in der Verkehrspolitik als ein zeitgemäßes und dringend gebotenes Vorgehen.

Drei Forderungen zur Verbesserung von Eurocharging stehen für uns im Vordergrund, nicht zuletzt da sie gemäß den Vereinbarungen der [Alpenkonvention](#)³ und ihrer Protokolle zu ergreifen sind:

- 1. Eurocharging muss als Berechnungsgrundlage sämtliche externen Kosten inkludieren (zur Schonung der Schutzgüter Klima, menschliche Gesundheit, Natur, Wasser)⁴.**
- 2. An der vorgesehenen Zulässigkeit unmittelbar verlagerungswirksamer Mautzuschläge in sensiblen Räumen wie den Alpen oder bevölkerungsreichen Regionen ist festzuhalten⁵.**
- 3. Die Maut muss in Abhängigkeit von gefahrenen Kilometern erhoben werden (Anwendung des Verursacher- bzw. Polluter-Pays Prinzips)⁶.**

Unsere weiteren Anliegen finden Sie im Abschnitt „Unsere Forderungen“.

1 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 infrastructures / Interinstitutional File : 2017/0114(COD), Nov. 22 2019 (<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14383-2019-INIT/en/pdf>)

2 Die CIPRA, gegründet 1952, vereint als internationaler Dachverband mit Sitz in Liechtenstein und ihren nationalen Dachverbänden in Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Schweiz und Slowenien (sowie einer regionalen Organisation im Südtirol) über 100 Umwelt-, Naturschutz und Nachhaltigkeitsorganisationen. Mehr: www.cipra.org

3 <https://alpconv.org/en/home/convention/framework-convention/>

4 Gemäß Alpenkonvention, Verkehrsprotokoll Art.3/Absatz1c/Lit.aa verpflichten sich die Vertragsparteien, dass „die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs erhöht und die externen Kosten internalisiert werden“

5 Gemäß Alpenkonvention, Verkehrsprotokoll Art.3/Absatz 12: „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;

6 Gemäß Verkehrsprotokoll Art. 1/Absatz 2: „Die Vertragsparteien verpflichten sich, den Verkehrsbereich unter Wahrung des Vorsorge-, Vermeidungs- und Verursacherprinzips zu entwickeln.“



Grundsätzliche Einbettung

Die Alpen gehören zu den sensibelsten Lebensräumen Europas. Sie liegen im Herzen Europas und bergen die wichtigsten Transitverkehrslinien auf der Nord-Süd-Achse. Daher wurde bereits am 7.11.1991 die Alpenkonvention zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung ins Leben gerufen. Nicht nur die acht Alpenstaaten, auch die Europäische Union haben sie unterzeichnet.

Darin wurden sowohl in der Rahmenkonvention⁷ wie auch im Protokoll Verkehr wegweisende Rahmensetzungen vorgenommen. Sie sind auch in Bezug auf die Einführung von Eurocharging einzuhalten.

Im Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention wird eingangs festgehalten, „dass der Verkehr in seinen Auswirkungen nicht umweltneutral ist und verkehrsbedingte Umweltbelastungen wachsende ökologische, gesundheitliche und sicherheitstechnische Belastungen und Risiken schaffen, die ein gemeinsames Vorgehen erfordern“.

In dieser Präambel des Verkehrsprotokolls (Absatz 12) verpflichten sich die Vertragsstaaten zudem explizit zur Verkehrsreduktion, „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“.

In Artikel 3/Absatz 1 des Verkehrsprotokolls „verpflichten sich die Vertragsparteien mit einer aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken den Belangen der Umwelt (..) Rechnung zu tragen“ und im Speziellen, dass „die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs erhöht und die externen Kosten internalisiert werden“ (Art. 3/Absatz 1c/Lit. aa).

In Art.4/Absatz 1 des Verkehrsprotokolls wird zudem festgehalten: „Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ziele dieses Protokolls auch in ihren anderen Politiken zu berücksichtigen.“

⁷ Art.2/Abs. j der Alpenkonvention (Rahmenkonvention): Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Zieles werden die Vertragsparteien geeignete Maßnahmen insbesondere auf folgenden Gebieten ergreifen: **Verkehr** mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität;



Bedeutung der Eurovignette Directive

Auf dem Wege zu Nachhaltigkeit (Alpenkonvention) und Klimaneutralität (EU Green Deal) kommt der Novelle der Wegekostenrichtlinie 8 „Eurocharging“ eine herausragende Bedeutung zu. Sie ist nun gemäß den genannten, von der EU und den Alpenstaaten gemeinsam vereinbarten Vorgaben der Alpenkonvention und der aktuellen Notwendigkeiten des Klimaschutzes zu verbessern und in Kraft zu setzen.

In den Prämissen des Vorschlags zur Änderung der *Richtlinie des europäischen Parlamentes und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge „Eurocharging“ 2017/0114 (COD) 9* werden eine ganze Reihe von Gründen für die Novellierung der bestehenden Richtlinie genannt. So wird der Straßenverkehr als Quelle einer „Reihe von sozioökonomischen und ökologischen Herausforderungen (z. B. in Bezug auf Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Staus)“ identifiziert.

Die CIPRA – die internationale Alpenschutzorganisation – sieht in der Novelle der Wegekostenrichtlinie eine große Chance, für Umweltschutz und Gesundheit der alpinen Bevölkerung wie auch zum Schutz der in Europa einzigartigen Natur und ihrer endlichen Ressourcen einen großen Schritt in Richtung Nachhaltigkeit zu tun. Die Wegekostenrichtlinie dient der Einhaltung und effektiven Umsetzung der Alpenkonvention, wozu sich die EU und die Alpenstaaten bereits 1991 verpflichtet haben.

Die Stärken der Novelle

CIPRA begrüßt diejenigen Ziele von Eurocharging, die auf eine Verbesserung der Umweltsituation abzielen. Hier ist insbesondere zu nennen, dass

...gemeinsame Regeln für entfernungsbezogene Mautgebühren für Nutzfahrzeuge über 3,5 t vereinbart werden

...die Mitgliedstaaten ein gemeinsames/einheitliches System (elektronischer Vignetten) einführen werden und zusammenarbeiten.

8 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011L0076&qid=1588261742912&from=EN>

9 https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:ffee0901-462a-11e7-aea8-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF



Die Schwächen der Novelle

Die zur Diskussion vorliegende Novelle der Wegekostenrichtlinie weist leider auch eine ganze Reihe von Schwachpunkten auf, die dem Ziel von Nachhaltigkeit und Klimaneutralität widersprechen.

Es fehlen Aussagen dazu, dass

... zeitbasierte Nutzungsgebühren (Vignetten) durch eine **entfernungsbezogene Maut** ersetzt werden.

... die Mautgebühren auch eine **externe Kostengebühr enthalten, die die Kosten der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung** widerspiegelt (Internalisierung externer Kosten)

... die Belastung von Mensch und Natur ein Maß von Belastung und Schädigung erreicht haben, die ein rasches Umdenken in der Verkehrspolitik notwendig machen. **Die Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Alpenraum ist eine Verpflichtung der Vertragsstaaten und der Europäischen Union**¹⁰.

... andere Verkehrssysteme wie die Bahn verstärkt für umweltfreundlichere Transporte genutzt werden müssen. **Die Verlagerung des Verkehrsaufkommens ist voranzutreiben**¹¹.

... die Förderung von anderen Verkehrssystemen einen weiteren Finanzbedarf nach sich ziehen wird, der gerade durch eine leistungsabhängige Maut gegenfinanziert werden muss. **Die Querfinanzierung umweltfreundlicher Systeme ist zu ermöglichen**¹².

... nur ein einheitliches Maut- und Tarifsysteem, egal ob es sich um in- oder ausländische Nutzer handelt, zu einer Optimierung der Warenströme nach Umweltgesichtspunkten führen wird. **Es darf keine Privilegierung nationaler Nutzer geben**¹³.

10 Gemäß Verkehrsprotokoll Art. 3/Abs.2/Lit.b „verpflichten sich die Vertragsparteien zur Entwicklung von nationalen, regionalen und lokalen Zielvorgaben, Strategie und Maßnahmen, die die Entwicklung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch eine Kombination von ökonomischen Instrumenten, Raumordnungs- und Verkehrsplanungsmaßnahmen beschränken.“

Gemäß Verkehrsprotokoll Art.7/Absatz 1/Lit.d „verpflichten sich die Vertragsparteien, eine rationelle und sichere Abwicklung des Verkehrs (..) umzusetzen, welches (..) die Reduktionspotentiale im Verkehrsaufkommen erschließt und nutzt“.

11 Gemäß Rahmenkonvention Art. 2/Lit.j „(..)werden die Vertragsparteien geeignete Maßnahmen insbesondere auf folgenden Gebieten ergreifen: Verkehr (..) unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität;“

Gemäß Verkehrsprotokoll Art. 10 Eisenbahn- und Schiffsverkehr/Absatz 1/ Lit.a „unterstützen die Vertragsparteien (..) die Verbesserung der Bahninfrastrukturen durch den Bau und die Entwicklung großer alpenquerender Achsen einschließlich der Anschlüsse und angepasster Terminals“, gemäß Lit.d „unterstützen die Vertragsparteien (..) intermodale Transportsysteme sowie die Weiterentwicklung der Eisenbahn“, gemäß Lit.e „die verstärkte Nutzung der Eisenbahn (..)“

12 Gemäß Verkehrsprotokoll Art. 10/Absatz 1/Lit.c „unterstützen die Vertragsparteien (..) Maßnahmen mit dem Ziel, insbesondere den Gütertransport über längere Distanzen auf die Eisenbahn zu verlagern und die Tarifierung der Verkehrsinfrastrukturen stärker zu harmonisieren;“

13 Gemäß Alpenkonvention Art.2 Rahmenkonvention/Abs.j, sind „Belastungen und Risiken des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs (..) zu senken (..), unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität;“



Unsere Forderungen zur Stärkung der Eurovignette Directive

Folgende Bestandteile der Wegekostenrichtlinie hält CIPRA für elementar, um das europäische Ziel der Klimaneutralität zu erreichen und die Bevölkerung wie auch die Natur in den betroffenen Alpenregionen bestmöglich zu schützen.

- **Eurocharging muss als Berechnungsgrundlage sämtliche externen Kosten (Schutzgüter: Klima, Gesundheit, Natur, Wasser) inkludieren**, mit
 - Berechnung externer Kosten nach einer festzulegenden Methodik.
 - der Kumulierung externer Kosten.
- **Die Maut muss in Abhängigkeit von gefahrenen Kilometern erhoben werden** (Anwendung des Verursacher- bzw. Polluter-Pays Prinzips).
- **Es ist eine Minimalmaut festzulegen.**
 - Diese kann je nach Korridor erhöht werden (z.B. in dicht besiedelten Räumen, empfindlichen Naturräumen).
- **Eurocharging darf nicht zu einer verstärkten Finanzierung des Straßenverkehrs führen. Vielmehr müssen umweltverträglichere Systeme wie die Bahn durch Querfinanzierung unterstützt werden.**
 - Eine verpflichtende Querfinanzierung (auch im Flachland) von umweltfreundlichen Alternativen (ohne Straßenbau) muss Bestandteil von Eurocharging sein.
 - Der prozentuale Anteil der alternativen Querfinanzierung muss jährlich erhöht werden.
- **Höhere Mautgebühren dürfen nicht durch entsprechend niedrigere Mautgebühren in anderen Zeiträumen ausgeglichen werden.** Beispielsweise führt die Verlagerung des Schwerverkehrs in die Nachtstunden zu erheblichen negativen Auswirkungen für die menschliche Gesundheit (z.B. Lärm in der Ruhezeit).
 - Örtliche und zeitliche Preisdifferenzierung können innerhalb von ökologischen Umweltqualitätszielen und Standards 14 in Ordnung sein, dürfen aber nicht zu mehr Verkehr in höchstbelasteten Korridoren führen.
- Sogenannte Dosiersysteme (Blockabfertigung vor Tunnels, Blockabfertigung für Lkw in Tirol) unterstützen einen fließenden Verkehr und führen zu weniger Schadstoffausstoß. **Eurocharging muss daher die bestehenden Dosiersysteme beibehalten** und durch eine entsprechende Informationspolitik und frühzeitige Bekanntgabe unterstützen, dass eine wirksame Dosierung des Schwerverkehrs durch höhere Mautgebühren in vorgegebenen Zeiträumen erreicht wird.

14 Preisdifferenzierungen müssen stets das Ziel haben, die Umwelt zu entlasten und die Gesundheit der Menschen zu schützen. Für besonders sensible Regionen (ökologische Grenzen, z.B. Alpen, dichtbesiedelte Ballungsräume) kann es daher Preisdifferenzierungen geben. Die Nutzung muss hier teurer sein.



Unabdingbare Verbesserungen der Eurovignette Directive

Wir fordern die europäischen Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitsministerinnen und Minister auf, die oben genannten Verbesserungen an Eurocharging zu prüfen und zumindest die drei folgenden Verbesserungen an Eurocharging vorzunehmen:

1. Eurocharging muss als Berechnungsgrundlage sämtliche externen Kosten inkludieren (zur Schonung der Schutzgüter Klima, menschliche Gesundheit, Natur, Wasser).
2. Die Zulässigkeit unmittelbar verlagerungswirksamer Mautzuschläge in sensiblen Räumen oder bevölkerungsreichen Regionen ist zu garantieren.
3. Die Maut muss in Abhängigkeit von gefahrenen Kilometern erhoben werden (Anwendung des Verursacher- bzw. Polluter-Pays Prinzips).

Diese Maßnahmen entsprechen den Verpflichtungen der Alpenkonvention für die Vertragsstaaten und der mitunterzeichnenden Europäischen Union.

Sie sind zur Verstärkung der Wegekostenrichtlinie zwingend nötig, damit der alpine Transitverkehr dem europäischen Klimaschutz insgesamt und damit dem Wohl der Menschen im Alpenraum dient.

Die Menschen hier sind außerordentlich stark von Transitverkehr und Klimakrise betroffen. Die geforderten Maßnahmen sind jedoch für alle Bewohnerinnen und Bewohner Europas relevant und ihrer Gesundheit dienlich.

Katharina Conradin
Präsidentin CIPRA International

Serena Arduino
Vizepräsidentin CIPRA International

Axel Doering
Präsident CIPRA Deutschland

Jean Horgues-Debat
Präsident CIPRA Frankreich



Federica Corrado
Präsidentin CIPRA Italien

Monika Gstöhl
Vertreterin der CIPRA in Liechtenstein

Christian Baumgartner
Co-Vorsitzender CIPRA Österreich

Patrik Schönenberger
Präsident CIPRA Schweiz

CIPRA Slovenija
Trubarjeva 50
SI • 1000 LJUBLJANA

Matej Ogrin
Präsident CIPRA Slowenien

Klauspeter Dissinger
Präsident CIPRA Südtirol