

MASSNAHME 5: ÖKOLOGISIERUNG DER LKW-MAUT

Aus RegPro2020: Ökologisierung der bestehenden LKW-Maut beispielsweise durch „stärkere Spreizung nach Euroklassen“. Einsetzen „für eine EU-Wegekostenrichtlinie II mit verlagerungswirksamen Eckpunkten wie Mindest- statt Höchstmautsätzen“, mit der „Kostenwahrheit durch eine der verursachten Umwelt- und Klimabelastung entsprechende LKW-Maut“ hergestellt werden soll (RegPro, 2020).

Abgestimmte Ausgestaltung: Im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten die Option „Differenzierung nach regionalen Kriterien“ prüfen

Ergebnisse: Es ist gemäß der Rahmenbedingungen in der aktuell gültigen EU-Wegekostenrichtlinie mit **keinen nennenswerten THG-Reduktionen** zu rechnen; für die Option „Differenzierung nach regionalen Kriterien“ kann mit Mehreinnahmen von etwa. **50 Mio. Euro** pro Jahr gerechnet werden.

Sektor THG-Wirkung: non-ETS

Status Quo:

Seit 1. Jänner 2004: fahrleistungsabhängige Mautpflicht für alle Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt (LKW, Busse, Wohnmobile), auf allen Autobahnen und Schnellstraßen.

Seit 2010: Staffelung der fahrleistungsunabhängigen Maut **nach Umwelteigenschaften** der Fahrzeuge. Gemäß den Vorgaben der **EU-Wegekostenrichtlinie** wurden zunächst die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach **EURO-Emissionsklassen** aufkommensneutral, differenziert. Fahrzeuge der schadstoffärmeren Emissionsklassen erhielten dabei einen Tarifbonus, ältere Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß hingegen einen Aufschlag.

Seit 2017: Weiterentwicklung der **fahrleistungsunabhängigen** Maut, so dass gemäß den Bestimmungen der EU-Wegekostenrichtlinie zusätzlich zu den Infrastrukturkosten auch die **Anlastungen der von Schwerfahrzeugen verursachten externen Kosten** der Luftverschmutzung und Lärmbelastung möglich sind.

Seit 1. Jänner 2020: Tarifbonus für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht mit emissionsfreiem Antrieb (reine Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge mit Wasserstoffbrennstoffzellen) in der Höhe von 50 %.

Aktuelle Tarifsätze:

Seit 1 Jänner 2020 gelten für das Basisnetz je nach Antriebsart und Achsenkategorie zwischen **9,6 und 40,3 Cent je Kilometer**, exkl. UST zur Anlastung von Infrastrukturkosten. Für externe Kosten von Luftverschmutzung (**0,68 -6,4 Cent pro Kilometer**), und externe Kosten zur Lärmbelastung gelten **0,07 - 0,32 Cent** pro Kilometer.

Darüber hinaus existieren **folgende Sondermautstrecken** mit höheren Tarifen zur Anlastung der Infrastrukturkosten:

- A 9 Gleinalm- bzw. Bosrucktunnel
- A 10 Tauerntunnel
- A 11 Karawankentunnel
- A 13 Brenner Autobahn
- S 16 Arlberg Straßentunnel

Querfinanzierungszuschlag:

Auf der A 12 Inntalautobahn (Staatsgrenze bei Kufstein bis Knoten Innsbruck/Amras) und der A 13 Brenner Autobahn („Brenner-Korridor“) wird ein **Querfinanzierungszuschlag** von **25 %** auf den Infrastrukturtarif

eingehoben. Gleichzeitig werden auf diesen Strecken – entsprechend den Vorgaben der EU-Wegekostenrichtlinie - keine externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung angelastet.

Einnahmen 2019: 1,52 Mrd. Euro (Asfinag, Statista 2020)

Vorgeschlagene Regelung neu:

Folgende Ausgestaltung wurde nach Abstimmung mit dem BMF für die Maßnahme gewählt: Im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten die Option „Differenzierung nach regionalen Kriterien“ prüfen.

Zuständigkeit:

Zuständigkeit: Bundesministerium für Klima, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für Autobahnen und Schnellstraßen (Bundesstraßen) sowie Landesverwaltungen bei allfälliger Bemautung von Landesstraßen.

Relevante Rechtsakte:

National: Bundesstraßen-Mautgesetz (BStMG) 2002 i.d.g.F., Mauttarifverordnung 2019, Mautordnung sowie Straßengesetze der Länder (z.B. NÖ StraßenG i.d.g.F.; Tiroler Straßengesetz i.d.g.F.) bei allfälliger Bemautung von Landesstraßen

EU-weit: EU-Wegekosten RL

Mögliche Gestaltungsoptionen für eine Ökologisierung

Optionen ergeben sich aufgrund der Rechtslage:

- (1) im Rahmen der **gegenwärtig geltenden EU-Wegekostenrichtlinie** und
- (2) dem **Änderungsvorschlag**, welcher im Frühjahr 2017 von der EU-Kommission vorgelegt wurde

ad (1) gegenwärtig geltende EU-Wegekostenrichtlinie:

a) Differenzierung nach EURO-Emissionsklassen: Diese darf nach geltender Verordnung (Art. 7g) aber nicht zu Mehreinnahmen führen. Kompensation müsste über Senkung der Tarife für schadstoffarme Fahrzeuge (EURO VI) erfolgen. Dies würde allerdings eine Vergünstigung für den Transitverkehr speziell auf dem Brenner-Korridor bedeuten. Im Gegenzug müsste zur Kompensation eine starke Verteuerung der übrigen EURO-Klassen erfolgen.

b) Differenzierung nach regionalen Kriterien: Im Rahmen der geltenden Verordnung könnten externe Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung über höhere Mauttarife in Bergregionen (Anhang IIIb) und Städten erhoben werden. Die AK berechnet im März 2020 ein Potential für diese Option in der Höhe von **50 Mio. Euro** auf Basis der Daten aus dem Jahr 2019, ohne dass die bestehende Mauttechnologie verändert werden müsste (AK, 2020).

Ad (2) aktueller Änderungsvorschlag zur EU-Wegekostenrichtlinie

Differenzierung nach CO2-Emissionen und/oder Anlastung externer Kosten: Möglichkeit der Erhöhung der **Querfinanzierung** bei Kooperation von zwei Mitgliedsstaaten (bisher 25%); Anlastung externer Kosten nicht nur über Höchstwerte, sondern auch über **Referenzwerte, Ausweitung der LKW Maut auf das niederrangige Straßennetz** (Zuständigkeit BL) – aktuell ist der Verhandlungsverlauf aber (noch) offen.

Ökologische und ökonomische Wirkungen¹:

Eine ökonomische bzw. budgetseitige Abschätzung liegt derzeit nur für die Option „Differenzierung nach regionalen Kriterien“ im Rahmen der **gegenwärtig geltenden EU Wegekostenrichtlinie** vor. Diese Option wird nach derzeitiger Rechtslage als sinnvollste Option zur Reform im Bereich LKW Maut angesehen, da die Möglichkeiten im Rahmen des derzeit geltenden EU Rechtsrahmens beschränkt sind. Die AK beziffert das Potential der Maßnahme mit 50 Mio. Euro auf Basis der Daten vom Jahr 2019.

¹ Die Bewertung erfolgt aufgrund der Datenverfügbarkeit anhand einer Literaturrecherche.

Emissionsseitig ist mit keinen nennenswerten Reduktionen zu rechnen, da die Transportkostenanteile für die meisten Produktkategorien vernachlässigbar gering sind und die Kostenerhöhung an die KonsumentInnen weitergegeben werden.

Die **weiteren potentiellen Gestaltungsoptionen im Rahmen des Änderungsvorschlages der EU-Wegekostenrichtlinie NEU haben Potential zur Emissionsreduktion**, der Verhandlungsverlauf ist aber aktuell offen.

Seitens der Europäischen Kommission wurde bereits in unterschiedlichen Strategiepapieren die Möglichkeit einer Überarbeitung der geltenden Rahmenbedingungen thematisiert. So könnte die Basis dafür geschaffen werden, dass die Lkw-Maut über das hochrangige Netz hinaus **flächeneckend** auf allen öffentlichen Straßen eingehoben werden kann.

Wirkungsmechanismen der Maßnahme:

- Kurzfristig kommt es zu geringen Kosten für Implementierung und Exekution, die aber die Einnahmen nicht übersteigen werden.
- Kurzfristig sind negative Effekte auf die Wettbewerbsfähigkeit zu erwarten (durch höhere Betriebskosten für fossil betriebene Lkw in Landwirtschaft, Industrie, Güterbeförderung im Straßenverkehr u. a. Branchen).
- Mittel- und längerfristig stellen sich positive Effekte auf die Wettbewerbsfähigkeit ein (durch einen Anreiz für den Umstieg auf und Investitionen in die Entwicklung von emissionsärmeren Lkw).

Methodik:

Das budgetäre Potential wurde anhand einer Literaturrecherche ermittelt. In der Studie Greil (2020) wurde dieses Potential abgeschätzt und daraus entnommen.

Quellen:

Arbeiterkammer (2020): Lkw-Maut und externe Kosten Handlungsspielräume in Österreich, Ausarbeitung von Franz Greil, nicht publiziert. Die Ausarbeitung liegt dem Umweltbundesamt vor.

ASFINAG, (2020): Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (2020): Die ASFINAG in Zahlen, Internet Zugriff am 09.03.2020: <https://www.asfinag.at/ueber-uns/zahlen-und-fakten/>

RegPro (2020): Regierungsprogramm 2020-2024

Statista (2020): <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/309617/umfrage/oesterreich-erloese-lkw-maut/> (Zugriff am 14.04.2020)