



Revision der Wegekosten- Richtlinie - State of Play

WBO Europatag

Anna Deparnay-Grunenberg

Mitglied des Europäischen Parlaments



Inhalt

- 1** Kontext: Klimaneutralität bis 2050
- 2** Externe Kosten im Überblick
- 3** Kommissionsvorschlag zur Revision der Wegenkosten-Richtlinie
- 4** Positionsfindung in EP und Rat

Womit beschäftige ich mich im EU-Parlament?



Anna Deparnay-Grunenberg

- Reform der Landwirtschaft GAP
- Artenvielfalt
- Intakte Ökosysteme
- Forststrategie
- CO2 Senke
- .Holz als Ressource
- .Waldschutz

Ausschuss für Landwirtschaft

Untersuchungsausschuss zu Tiertransporte

AGRI

- Faire Passagierrechte
- Mehr Nachtzüge durch Europa
- „2021: Year of Rail“
- Klimaschutz
- CO2 Bepreisung
- Nachhaltiger Tourismus

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

TRAN

- Nachhaltige regionale Entwicklung
- **Mobilität** im ländlichen Raum
- Gemeinwohl-Regionen

Ausschuss für regionale Entwicklung

REGI

ANDERS WIRTSCHAFTEN
SDGs, Circular economy,
Glücks-Indikatoren,
Gemeinwohlökonomie,
Finanzwende

Deutsch-Französische Kooperation

Delegationen EFTA (Schweiz) Mercosur, Euro-Lat

Europa vor Ort / Europa in der Kommune
Büros in Stuttgart und Freiburg, Präsenz in der Bodensee-Region



Agenda 2030 der UN: 17 globale Nachhaltigkeitsziele



ZIELE FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

17 ZIELE, DIE UNSERE WELT VERÄNDERN

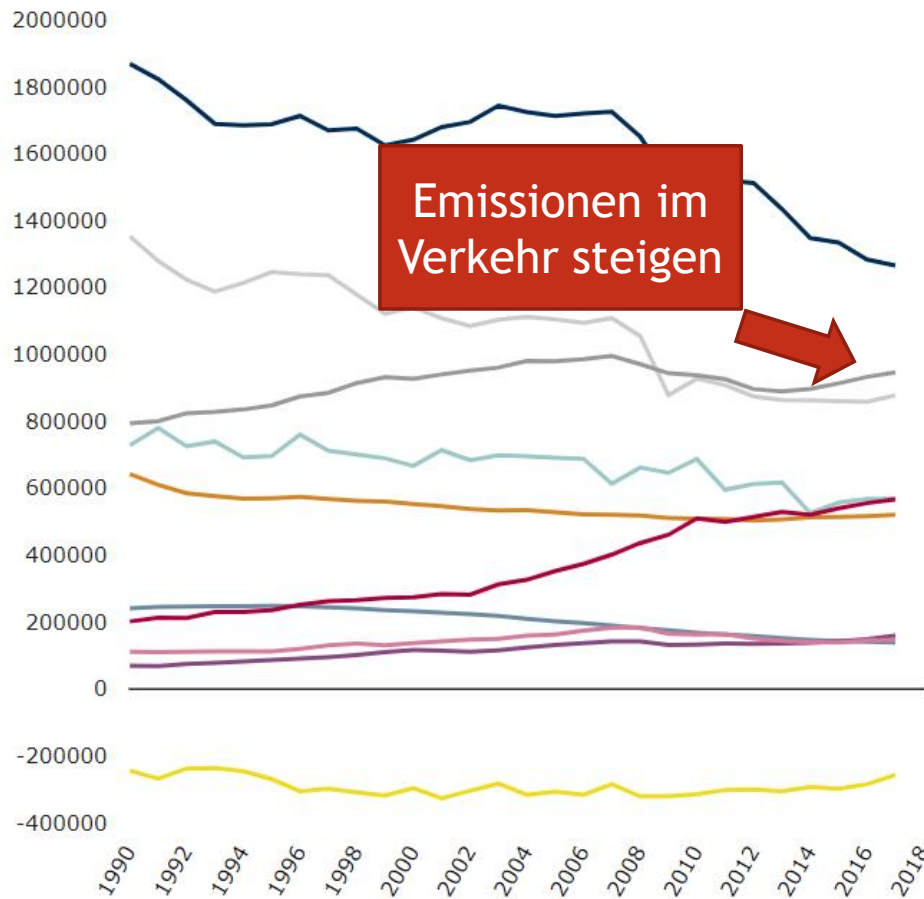


think global!



Erklärtes EU-Ziel: Klimaneutralität bis 2050

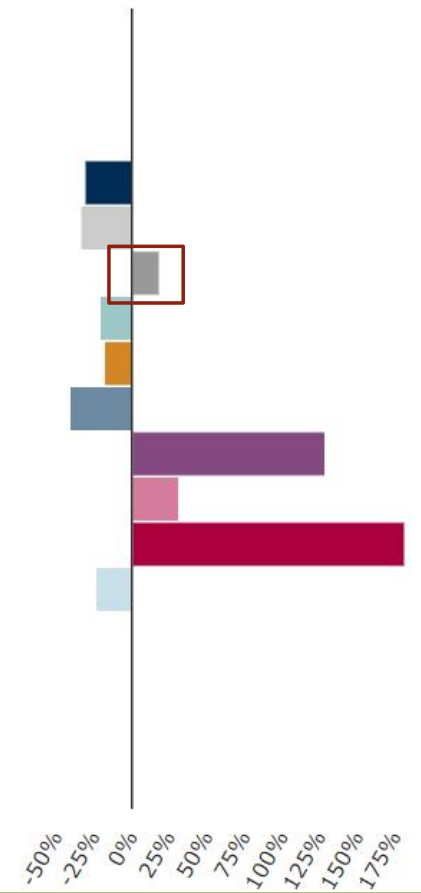
kt CO2 equivalent



Legend

- Energy supply
- Industry
- Transport
- Residential/commercial
- Agriculture
- Waste
- International aviation
- International shipping
- CO2 biomass
- LULUCF
- Total excl. LULUCF

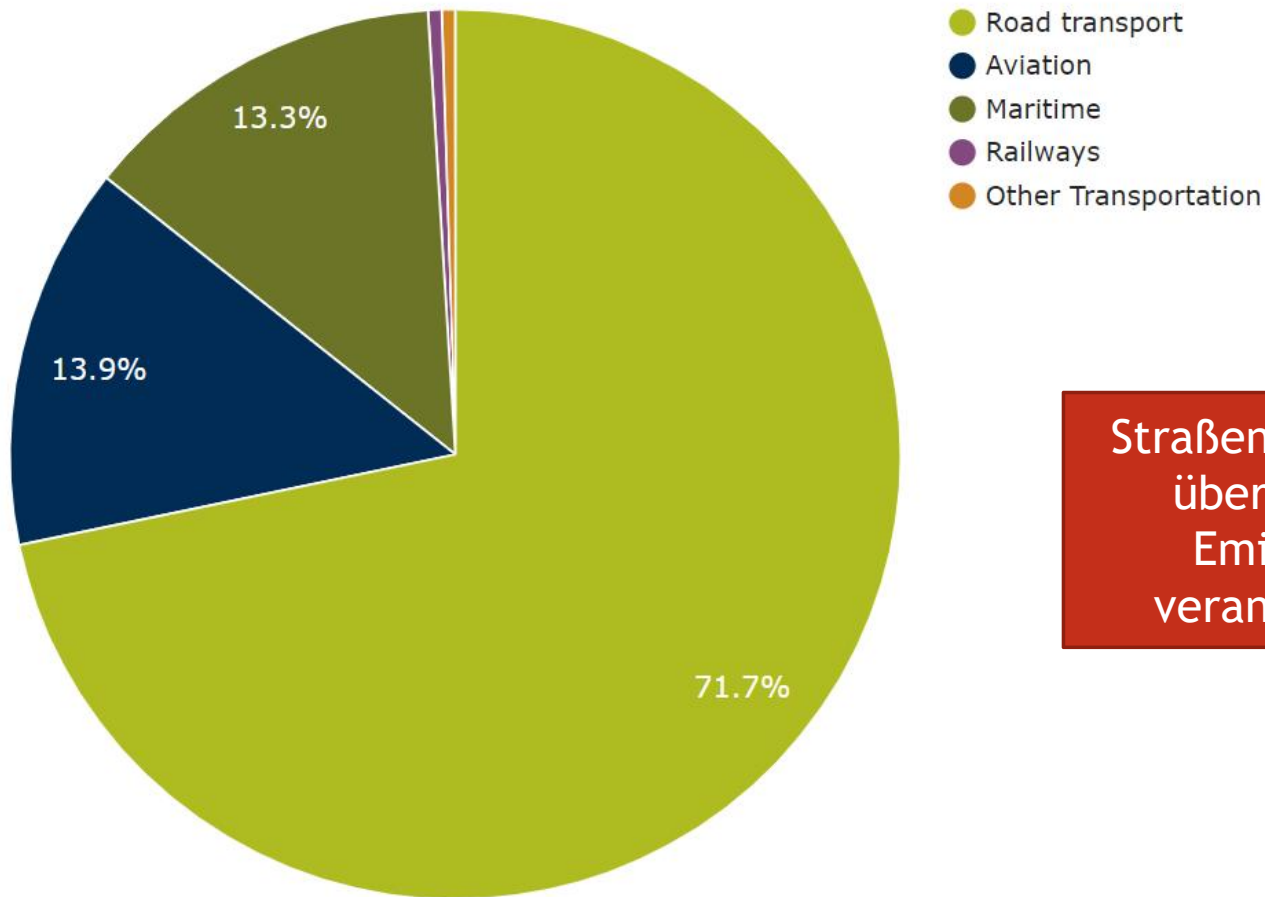
Percentage



Quelle: European Environmental Agency

Erklärtes EU-Ziel: Klimaneutralität bis 2050

EU (Convention) – Share of transport greenhouse gas emissions Jahr 2017



Straßenverkehr für über 70% der Emissionen verantwortlich

Quelle: European Environmental Agency

2011 WEISSBUCH der EU-Kommission

„Preissignale spielen bei vielen Entscheidungen, die lang anhaltende Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben, eine ausschlaggebende Rolle. Verkehrsbezogene Entgelte und Steuern müssen umgestaltet werden und mehr dem **Prinzip der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer** angenähert werden. Sie sollten die Rolle des Verkehrs bei der Förderung der europäischen Ziele für Wettbewerbsfähigkeit und Zusammenhalt stützen, während die Gesamtbelastung des Sektors die Gesamtkosten des Verkehrs einschließlich der Infrastrukturkosten und externen Kosten widerspiegeln sollte. [...] Wichtig ist, dass die **Nutzer, Betreiber und Investoren korrekte und konsistente monetäre Anreize** erhalten.“

➤ Ziel ist Kostenwahrheit

Externe Kosten im Überblick

Table 2 - External costs in the EU28 in 2016 (all figures are PPS adjusted)

Vehicle category	Total external costs	Average external costs
Passenger transport modes	Billion €	€-cent/pkm
Passenger car	565	12.0
Bus/coach	19	3.6
Motorcycle	41	24.5
High speed train	1	1.3
Electric passenger train	11	2.6
Diesel passenger train		3.9
Aircraft	48 ^a	3.4
Light commercial vehicles	Billion €	€-cent/vkm
Light Commercial vehicle	118	24.7
Freight transport modes	Billion €	€-cent/tkm
Heavy Goods Vehicle	78	4.2
Electric freight train	5	1.1
Diesel freight train		1.8
IWT vessel	3	1.9
Maritime vessel	98 ^a	0.7

^a Rough estimations. For more details, see CE Delft et al. (2019c).

Externe Kosten pro
Personenkilometer
in €-cent:

Bahn und Bus
schneiden gut ab

Externe Kosten im Überblick

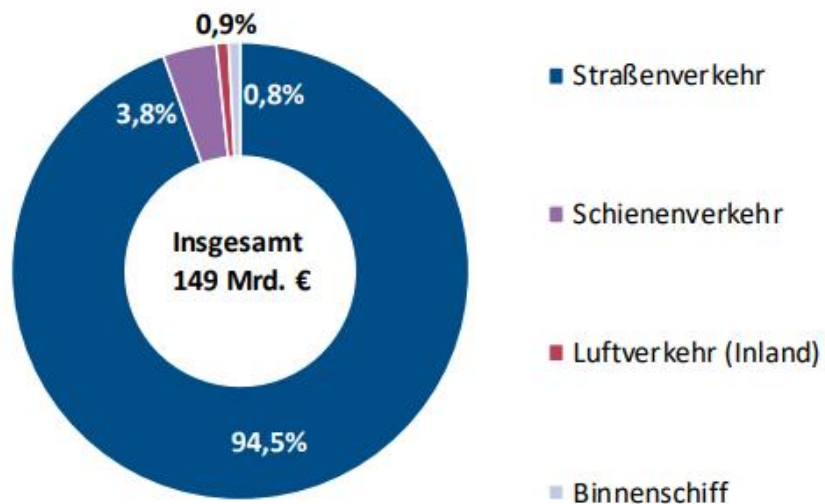
Table 5 - Overview cost coverage ratios for the average cost perspective

	Overall cost coverage	Overall cost coverage excluding fixed infra costs	Variable infrastructure and external cost coverage	Total infrastructure cost coverage	Variable infrastructure cost coverage
Passenger transport					
Passenger car	51%	63%	48%	27%	417%
Bus	17%	24%	21%	3%	6%
Coach	18%	26%	23%	3%	6%
Motorcycle	19%	20%	15%	35%	576%
High speed train	26%	145%	208%	28%	394%
Electric pax train	16%	61%	70%	19%	160%
Diesel pax train	22%	91%	101%	16%	122%
Aircraft	34%	45%	46%	82%	247%
Freight transport					
LCV	43%	53%	48%	11%	153%
HGV	26%	37%	33%	14%	44%
Elec. freight train	12%	30%	35%	16%	86%
Diesel freight train	26%	55%	61%	25%	138%
IWT vessel	6%	12%	13%	12%	176%
Maritime vessel	4%	4%	4%	127%	4,571% ^a

Internalisierung externer Kosten der Verkehrsträger: Der Verkehr kommt nicht für seine Kosten auf

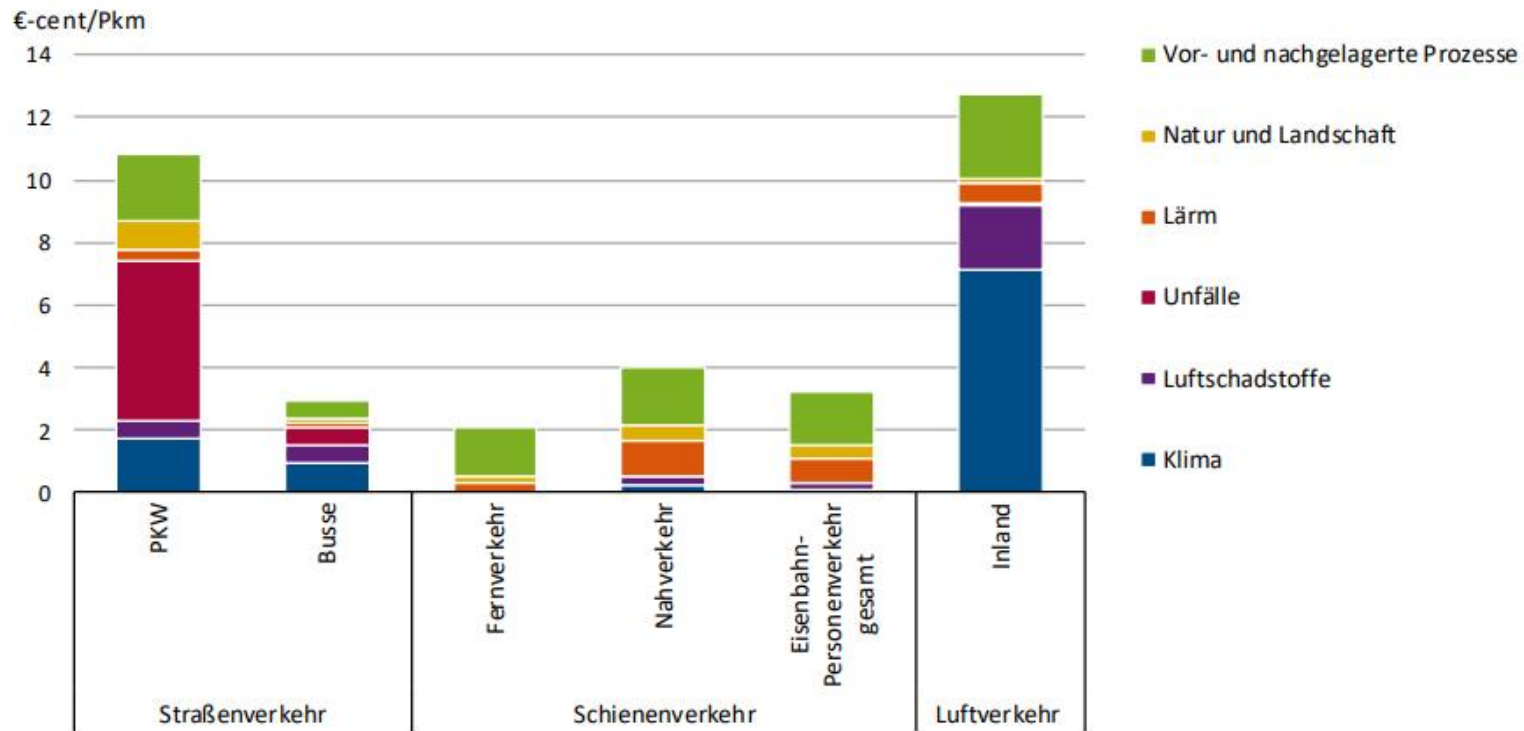
Externe Kosten im Überblick

Abbildung 1: Übersicht über die externen Kosten des Verkehrs in Deutschland 2017 nach Verkehrsträgern



Externe Kosten im Überblick

Abbildung 3: Durchschnittskosten im Personenverkehr in Deutschland im Jahr 2017 (ohne Motorräder).



Aktuelle Wegekosten-Richtlinie 1999/62/EG

- ▶ Ziel: *„Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten erfordert die Harmonisierung der Abgabesysteme und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmern.“*
- ▶ Gesetzlicher Rahmen für die Einführung von Mautsystemen
- ▶ Schwere Nutzfahrzeuge (>3,5t) auf Autobahnen
- ▶ KFZ-Steuermindestsätze
- ▶ Höchstsätze für Mautgebühren abhängig von Gewicht, Zahl der Achsen und EURO-Klasse
- ▶ Gebühren zeitbasiert (Vignette)

Vorschlag zur Änderung der Wegekosten-Richtlinie: COM(2017)275

- ▶ Veröffentlicht 2017 im Rahmen des 1. Mobilitätspakets
- ▶ Mautsysteme weiterhin freiwillig
- ▶ Streckenbasierte Gebühren statt zeitbasierte Vignette
- ▶ Gebühren teilweise abhängig von externen Kosten, Staugebühren zusätzlich möglich
- ▶ Ausweitung auf Leichte Nutzfahrzeuge, Busse und PKW
- ▶ Gebühren neben Autobahnen auch für weitere Straßen möglich

Revision der Wegekosten-Richtlinie: EP-Bericht (Okt 2018)

- ▶ Stufenweiser Abbau von zeitbasierten Vignetten
- ▶ Gebührenpflichtige Straßen sollen hohe Sicherheitsstandards bieten, z.B. sichere Parkplätze (s. Verordnung zu Lenk- und Ruhezeiten)
- ▶ Busverkehr soll von Staugebühren (=/= Infrastrukturnutzungsgebühren) befreit werden können
- ▶ Emissionsfreie Fahrzeuge sollen 50% weniger Infrastrukturnutzungsgebühren zahlen
- ▶ Möglichkeit reduzierter Gebühren bei Umstieg auf alternative Kraftstoffe und für schwere Nutzfahrzeuge sowie für PKW-Nutzer aus sozialen Beweggründen
- ▶ Nutzung der Einnahmen u.a. für Straßenbau & -erhalt, Emissionsreduktion, alternative Kraftstoffe, das TEN-T-Netzwerk, Beseitigung von Engpässen im Straßennetz

Revision der Wegekosten-Richtlinie: Ministerrat

- ▶ Bisher keine Ratsposition
- ▶ DE hat sich zweimal gegen einen Vorschlag ausgesprochen (Dezember 2019 und Juni 2020)
- ▶ Verhandlungen sollen unter dt. Ratspräsidentschaft weitergehen, evtl. neuer Vorschlag im Dezember
- ▶ Vorbehalte in einigen Mitgliedsstaaten gegen den Vorschlag, Gebühren abhängig vom CO₂-Ausstoß zu machen (statt von der Schadstoffklasse)

Kommt mit auf die Reise zum Wandel!

Email: anna.deparnay-grunenberg@ep.europa.eu

Website: <https://anna.deparnay-grunenberg.eu/>

📧 Newsletter „Zeit für Wandel“ abonnieren



annadeparnaygrunenberg



annadeparnay



LustAufEuropa

