

ADAC

Europa in Bewegung – sicher, nachhaltig und verbraucherorientiert.

Impulse zur Europawahl 2024



ADAC – Blick auf Europa

Nationalen Entscheidungsspielraum bei Eurovignettenrichtlinie erhalten

Durch Änderung der Richtlinie 1999/62/EG (Wegekosten- oder Eurovignetten-Richtlinie) ist die europäische Rechtsgrundlage für die Erhebung von Straßennutzungsgebühren auch auf Pkw erweitert worden. Die Richtlinie gibt sowohl Vorgaben für die Erhebung zeitbezogener wie auch fahrleistungsabhängiger Gebühren sowie die Anlastung externer Kosten vor und setzt somit europäische Leitplanken für jede (diskriminierungsfreie und EU-rechtskonforme) Mautlösung.

» Nationale Entscheidungsfreiheit bei der Maut erhalten.

Der ADAC begrüßt dabei ausdrücklich, dass der europäische Gesetzgeber den Mitgliedstaaten bei der Frage des „ob“ der Einführung und des „wie“ der Ausgestaltung weitgehenden Entscheidungsspielraum erhalten hat. Dies ist aufgrund der historischen Unterschiede der Mitgliedstaaten bei der Gestaltung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sowie der abgabenrechtlichen Voraussetzungen in Europa folgerichtig. Eine nationale Diskussion zur Einführung einer Pkw-Maut ist aus Sicht der Autofahrer nur aus der Frage des Finanzierungsbedarfs bei der Straßeninfrastruktur herzuleiten. In Deutschland wird der Anteil des Pkw derzeit aus dem spezifischen Abgabenaufkommen gedeckt.

Aktuell mehren sich Stimmen, national wie auf EU-Ebene, die eine europäische, ökologisch gestaffelte Pkw-Maut fordern. Laut dem deutschen Expertenrat für Klimafragen

wird insbesondere im Pkw-Bereich des Verkehrssektors bisher vor allem auf Anreize fokussiert. Naheliegender sei jedoch mit Blick auf die Klimaziele, ein Instrument wie die CO₂-basierte Lkw-Maut auch auf den Pkw anzuwenden. Daneben werden in Deutschland beim Lkw bereits externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärm bepreist. An der deutschen Lkw-Maut werden aber auch die Probleme dieses Ansatzes sichtbar: Mit Energiesteuer und CO₂-Preis stehen bereits zwei Instrumente mit starker Lenkungswirkung zur Verfügung, die darauf ausgerichtet werden können, CO₂-Emissionen von Kraftstoffen wirksam zu reduzieren. Mit dem hohen CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut, der auch im EU-Regelwerk verankert ist, wurde eine dritte Komponente hinzugefügt, die zu deutlichen Mehrfachbelastungen führt. Im Ergebnis ist dieser dreifache Ansatz in der Regulierung aus Sicht des ADAC keine überzeugende Ausgestaltung des Abgabenrahmens.

» Die Lkw-Maut ist vor allem eine Infrastrukturgebühr.

Während sich CO₂-Emissionen und Energieverbrauch über Energiesteuer und CO₂-Preis steuern lassen, wäre eine Maut als Instrument zur Finanzierung der Infrastruktur einzuordnen. Geringfügige Staffelungen der Lkw-Maut nach Umweltfaktoren stehen dem nicht entgegen. Ohne hin gibt es über die Flottenregulierung einen starken Anreiz, auf Elektromobilität bei Neufahrzeugen umzustellen. Somit bedarf es an dieser Stelle für den Klimaschutz keines weiteren Instruments.

„Die Finanzierung des Straßenverkehrs in Europa weist eine stark heterogene Struktur auf, von rein steuerfinanzierten- bis hin zu gebührenfinanzierten Systemen finden sich verschiedenste Mischformen. Dem trägt die bestehende Regulierung durch die sogenannte Eurovignetten-Richtlinie Rechnung. Sie verhindert auch ausreichend die mögliche Diskriminierung ausländischer Pkw-Fahrer durch einseitige oder unverhältnismäßige Gebührengestaltung. Darüber hinaus sollte die Frage der Einführung oder Ausgestaltung von Straßengebühren für Pkw Sache der Mitgliedstaaten bleiben.“



Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident ADAC e.V., München

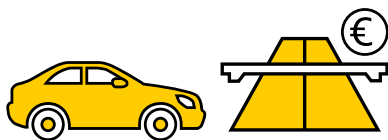


Maut wird in Europa nach unterschiedlichen Systemen erhoben

Individuelle Mobilität sozialverträglich gestalten

Für Verbraucher ist die Bezahlbarkeit von Mobilität, die Konsistenz des Abgabensystems und die Planbarkeit für die Anpassung an Veränderungen wichtig. Mitgliedstaaten haben unterschiedliche Wege beschritten, um ihre Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Manche mit Mautsystemen, manche ohne oder in der Kombination. Deutschland finanziert heute seine Straßeninfrastruktur in einer Kombination aus der Lkw-Maut und Finanzierung aus dem Bundeshaushalt. Die Hoheit über diese Entscheidung sollte auf nationaler Ebene verbleiben. Insbesondere wäre eine auf europäischer Ebene rechtlich geregelte obligatorische Einführung einer

entfernungsabhängigen Infrastrukturgebühr und/oder einer entfernungsabhängigen Mautgebühr für externe Kosten abzulehnen. Hierdurch würden zusätzlich zur CO₂-Bepreisung durch den europäischen und nationalen Emissionshandel (ETS2/BEHG) erhebliche Mehrbelastungen für Autofahrer, insbesondere für Menschen im ländlichen Raum drohen. Gleiches gilt für den Vorschlag zu Staugebühren. Niemand fährt freiwillig und ohne Not in einen Stau. Mit Staugebühren würden vor allem Pendler, die täglich im Stau stehen und nicht auf andere Zeiten oder Verkehrsmittel ausweichen können, zusätzlich stark belastet.



Der ADAC empfiehlt,

- dass eine Entscheidung über die Einführung und Ausgestaltung einer Pkw-Maut auch zukünftig den Mitgliedstaaten überlassen wird.
- dass mögliche (Mehr-) Belastungen der Verbraucher immer auch im Kontext der Gesamtbelastungen der Verkehrsteilnehmer geprüft wird.
- dass bei Anwendung eines CO₂-Bepreisungssystems auf den Verkehr dann bei Infrastrukturgebühren kein Einbezug von CO₂-Kosten und somit kein CO₂-Aufschlag erfolgen darf.

Vorstellung des ADAC

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u.a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Bera-

tungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrt-technischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung, sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessenvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein.

Impressum

Herausgeber und Druck
ADAC e.V., Europäische Interessenvertretung
Hansastraße 19, 80686 München
europa@adac.de

Hinweis zum Widerruf und Neubezug
Wenn Sie keine weiteren ADAC – Blick auf
Europa Ausgaben erhalten möchten,
schicken Sie uns bitte eine E-Mail an
europa@adac.de

Datenschutz-Hinweis
Allgemeine Informationen zum Datenschutz
finden Sie auf adac.de/datenschutz-dsgvo

Gender-Hinweis
Alle Inhalte wenden sich an und gelten für
alle Geschlechter.
Soweit grammatikalisch männliche, weib-
liche oder neutrale Personenbezeichnungen
verwendet werden, dient dies allein der
besseren Lesbarkeit.

Weitere Hinweise
Auf adac.de finden Sie weitere Vertiefungen
und Stellungnahmen.

Interessenvertretung
Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister
des Deutschen Bundestags nach dem Lob-
byregistergesetz, Registernummer: R002184
sowie im Europäischen Transparenzregister,
Registernummer: 02452103934-97. Die
Interessenvertretung wird auf der Grundlage
des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregis-
tergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex
Interessenvertretung betrieben.