



COM(2025) 348

Eurovignetten-Richtlinie: Verlängerung der Mautbefreiung für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge

Zusammenfassung

Zum Inhalt des Vorschlags:

Die Eurovignetten-Richtlinie (1999/62/EG in der Fassung von EU/2022/362) legt die Grundsätze für die Bemautung von Kraftfahrzeugen auf Autobahnen in Europa fest. Seit ihrer Novellierung im Jahr 2022 müssen erstmals auch CO₂-Kriterien bei der Festlegung von Lkw-Mauttarifen berücksichtigt werden. Mautbetreiber werden verpflichtet, für emissionsfreie Nutzfahrzeuge entweder Ermäßigungen von 50 bis 75 Prozent bei den Mauttarifen zu gewähren oder Mautzuschläge für die externen CO₂-Kosten einzuheben. Beide Varianten können kombiniert werden. Bis zum 31. Dezember 2025 kann darüber hinaus eine generelle Mautbefreiung für emissionsarme Nutzfahrzeuge vorgesehen werden. Der vorliegende Vorschlag der Kommission sieht nun die Möglichkeit vor, die generelle Mautbefreiung bis zum 1. Juli 2031 zu verlängern. Damit soll dem Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie entsprochen und den Nutzfahrzeugherstellern beim Umstieg auf emissionsfreie Antriebe geholfen werden. Im Jahr 2024 machten diese nur 3,9 Prozent aller Neuzulassungen in der EU aus. Laut Kommission sollen sie jedoch bis 2030 einen Anteil von 5 bis 9 Prozent an der gesamten Nutzfahrzeugflotte erreichen.

Das Wichtigste in Kürze:

- Die AK lehnt eine generelle Mautbefreiung für emissionsfreie Nutzfahrzeuge ab.
- Nur Mautzuschläge für externe CO₂-Kosten stellen sicher, dass die Infrastruktur ausreichend finanziert ist und die Dekarbonisierung vorangetrieben wird.
- Die Sonderstellung von privaten Mautkonzessionsgesellschaften muss beendet werden.
- Der Vorschlag muss in einem ordentlichen EU-Gesetzgebungsverfahren beschlossen werden.

Die Position der AK

Zu den wesentlichen Bestimmungen des Vorschlags:

Die AK lehnt den Vorschlag der Kommission ab, da er dem großen Ziel, einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs in Europa zu leisten, nicht gerecht wird. Er schafft keinen berechenbaren Rahmen, der sowohl den Betrieb und Erhalt der Autobahninfrastruktur sichert als auch Kaufanreize für emissionsfreie Nutzfahrzeuge bietet.

Lkw-Mauttarife müssen stets die Kosten für die Benützung der Straßeninfrastruktur decken. Dies gilt insbesondere für besonders schwere Nullemissionsfahrzeuge. Eine generelle Mautbefreiung für emissionsfreie Nutzfahrzeuge mag angesichts des derzeit geringen Marktanteils vernachlässigbar sein. Langfristig kann sie jedoch die Finanzierung der Infrastruktur gefährden. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass der wesentlich klimafreundlichere Schienengüterverkehr auf allen Strecken ein Benützungsentgelt an den Schieneninfrastrukturbetreiber zu entrichten hat. Aus diesem Grund ist der Rahmen in der Richtlinie (Art 7ga), der Mautermäßigungen für emissionsfreie Nutzfahrzeuge von 50 bis 70 Prozent erlaubt, mehr als ausreichend. Aus Sicht der AK ist die Möglichkeit, emissionsfreie Nutzfahrzeuge gegenüber fossil betriebenen durch Mautaufschläge für die externen CO₂-Kosten (Art 7c) zu begünstigen, eindeutig zu bevorzugen. Zu diesem Zweck sollten aber die CO₂ Bezugswerte in Anhang III c entschieden angehoben werden, um einen Markthochlauf von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen sicherzustellen.

Ein wesentlicher Kritikpunkt der AK ist darüber hinaus, dass die Kommission diese Fördermechanismen nur für Infrastrukturbetreiber im öffentlichen Besitz vorschreibt. Private Autobahnbetreiber auf Basis von Konzessionsverträgen (Art 7 (7)) sind von diesen Verpflichtungen ausgenommen. Somit tragen einige große EU-Mitgliedstaaten (insb. Italien, Frankreich, Spanien, aber auch Portugal) nichts zum Hochlauf emissionsfreier Nutzfahrzeuge bei. Es ist nicht nachvollziehbar, warum konzessionierte Autobahnbetreiber keinen Mautaufschlag für externe CO₂-Kosten einheben können. Dieser Punkt sollte spätestens bei der für den 24. März 2027 geplanten Gesamtrevision der Richtlinie überarbeitet werden.

Außerdem rechtfertigen die Versäumnisse der europäischen Fahrzeughersteller keinesfalls, dass dieser Vorschlag in einem Eilverfahren beschlossen werden soll. Der Weg über ein ordentliches EU-Gesetzgebungsverfahren muss eingehalten werden.



Kontaktieren Sie uns!

In Wien:

Franz Greil

franz.greil@akwien.at

In Brüssel:

Florian Wukovitsch

florian.wukovitsch@akeuropa.eu

Bundesarbeitskammer Österreich

Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien, Österreich
T +43 (0) 1 501 65-0

www.arbeiterkammer.at

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU
Avenue de Cortenbergh 30
1040 Brüssel, Belgien
T +32 (0) 2 230 62 54

www.akeuropa.eu

Über uns

Die Bundesarbeitskammer (AK) ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 4 Millionen Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler sowie auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die AK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Die Aufgaben des 1991 eröffneten AK EUROPA Büros in Brüssel sind einerseits die Repräsentation der AK gegenüber europäischen Institutionen und Interessensorganisationen, das Monitoring von EU-Aktivitäten und die Wissensweitergabe von Brüssel nach Österreich, sowie gemeinsam mit den Länderkammern erarbeitete Expertise und Standpunkte der Arbeiterkammer in Brüssel zu lobbyieren.