



Bundeskammer für
Arbeiter und Angestellte
Prinz-Eugen-Str. 20-22
1040 Wien

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol
Maximilianstraße 7, Postfach 243, 6010 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22, Fax: 0800/22 55 22-1459
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com
www.ak-tirol.com

G.-Zl.: WP-2012-24202
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen

MMag. Peter Hilpold /
Dr. Domenico Rief / R

Klappe 1461 Innsbruck, 15.10.2012

Betrifft: EU-Konsultation zur Eurovignette-Richtlinie
"Charging of the use of road infrastructure"

Bezug: Ihr Schreiben vom 24.08.2012
zust. Referent: Franz Greil

Sehr geehrter Herr Mag. Greil,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur EU-Konsultation zur Eurovignetten-Richtlinie „Charging of the use of road infrastructure“ wie folgt Stellung:

Zu Frage 3 und 4: Wir stimmen zu, dass finanzielle Mittel zur Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden müssen, wobei hier deutlich stärker das Verursacherprinzip beim Straßengüterverkehr herangezogen werden muss.

Zu Frage 5: In Anbetracht dessen, dass gerade im Straßengüterverkehr kaum Kostenwahrheit besteht, stimmen wir nicht zu, dass fahrtabhängige Mauten zu sinkenden Steuern und Gebühren auf Fahrzeuge führen oder die Mehrwertsteuer im Transportbereich gesenkt werden soll.

Zu Frage 8: Wir sprechen uns gegen die Erhöhung der Maut zu Starklastzahlen auf Autobahnen aus, da diese in urbanen Gegenden dann gegeben sind, wenn Pendler zu ihrer Arbeit fahren. Hier handelt es sich aber nicht um freiwillige, verschiebbare Fahrten, wodurch die Intention, Verkehre zeitlich zu entfächern, nicht erreicht werden kann und diese Mauterhöhungen nur zu Lasten der Arbeitnehmer gehen würden.

Zu Frage 16: Unserer Einschätzung zufolge bewirken unterschiedliche Bemautungen in Ländern unterschiedliche Marktsituationen, die nur mit größerer Kostenwahrheit im Verkehrsbereich reduziert werden kann.

Zu Frage 17: Wir stimmen der Notwendigkeit, parallele Korridore in Abstimmung aufeinander zu bemauten, zu, da Umwegverkehre maßgeblich für die hohe Verkehrsbelastung in Tirol verantwortlich sind.

Zu Frage 18: Wir stimmen zu, dass LKW mit geringerem Schadstoffausstoß geringere Mauten leisten sollten als jene mit hohem Schadstoffausstoß.

Zu Frage 26: Wir stimmen zu, dass unter der Bevölkerung die Kenntnis über Mautsysteme und Mauthöhen gerade in anderen Ländern gering ist und im Sinne der Transparenz die Mauttarife transparenter dargestellt werden sollten.

Zu Frage 27: Wir stimmen zu, dass die Ermittlung des Preises der Vignette zur Benützung der Autobahn in einer transparenteren Art erfolgen sollte.

Zu Frage 28: Wir regen eine EU-weite online-Anwendung zu Mauttarifen an, um die Tarifierung in anderen Ländern und auf einzelnen Strecken gezielt abfragen zu können.

Zu Frage 29: Probleme mit Mauten in anderen Ländern sind uns im Falle von Italien bekannt, da sich bei Bezahlen mit Kreditkarte an den Autobahnausfahrten auch im Falle der nicht durchgeführten Transaktion der Schranken öffnet und hohe Strafen für den Autobahnbenutzer die Folge sind, wenn er daraufhin losfährt.

Zu Frage 30: Aus unserer Sicht sollten die Einnahmen aus Mauten für den Erhalt der Straßeninfrastruktur und anderer Verkehrsträger verwendet werden, jedoch nicht ein europäischer Fonds für die Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden.

Zu Frage 31: Für den Straßengüterverkehr sprechen wir uns für kilometerabhängige Mauten aus. Für den Personenverkehr sind Vignetten die zu favorisierende Maßnahme.

Zu Frage 34, 35, 36: Straßengüterverkehre sollten immer so stark bemautet werden, wie die Kosten für Abnutzung, Luft- und Lärmverschmutzung sind, die sie verursachen.

Zu Frage 40: Es sollten auch andere externe Kosten, wie Stau, der Klimawandel oder die Gesundheit bei der Bemautung des Straßengüterverkehrs berücksichtigt werden.

Zu Frage 41: Privatpersonen und gerade Pendler sollten nicht extra Maut entrichten müssen, wenn sie zu Stoßzeiten fahren, da sie in der Regel nicht den Zeitpunkt frei wählen können, sondern vielmehr an Arbeitszeiten gebunden sind.

Zu Frage 42: Für den Straßengüterverkehr sollte die Maut zu Stauzeiten auch zu einer Erhöhung der Einnahmen führen.

Zu Frage 43: Privatpersonen sowie Fahrzeuge im Dienste der Allgemeinheit sollten von Sondermauten zu Stauzeiten ausgenommen sein.

Zu Frage 45: Die Methode zur Ermittlung der maximalen Mauthöhen sollte verfeinert und durch externe Kosten für die Gesundheit und Klimawandel erweitert werden.

Zu Frage 47: In Anbetracht der Sensibilität von Bergregionen sollte die Möglichkeit des Zuschlages in Bergregionen erhöht und für die betroffenen Gebiete auch verpflichtend werden.

Zu Frage 49: Eine besser koordinierte Vorgangsweise zur Sicherstellung der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist anzustreben.

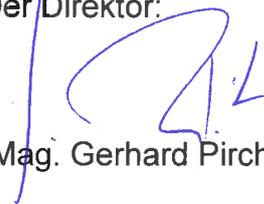
Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)