



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt - I/K2 (Wege- und externe Kosten, Maut,
Verkehr und Umwelt)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 323.540/0056 -I/K2/2013	UV/GSt/FG/Hu	Franz Greil	DW 2262 DW 2105	07.11.2013

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2013)

Mit der vorliegenden Mauttarifverordnung wird eine Anpassung der Mauttarife auf dem österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz für Kfz ab 1.1.2014 über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht nach dem harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) im Ausmaß von 2,5% für das Grundnetz, die Sondermautstrecken und die Nachtmaut auf der A 13 vorgenommen. Darüber hinaus muss alle zwei Jahre eine aufkommensneutrale Gestaltung der Tarife aufgrund der Spreizung nach EURO-Emissionsklassen vorgenommen werden, die sich aufgrund der Erneuerung des Lkw-Bestands ergeben. Ein Unterlassen der angeführten Maßnahme würde Mindereinnahmen von 124,57 Mio € für die Jahre 2014 und 2015 nach sich ziehen. Zusätzlich wird der Querfinanzierungszuschlag auf der A 12 zwischen Kufstein und Innsbruck/Amras von 15 auf 20 Prozent angehoben, der zweckgewidmet zur Errichtung für den Brenner-Basis-Tunnel (BBT) verwendet werden soll.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfes und nimmt wie folgt Stellung.

Die Anpassung der Tarife an den HVPI und aufkommensneutrale Gestaltung der Tarife aufgrund der Lkw-Emissionsklassen wird seitens der BAK begrüßt. Das Ausschöpfen des Lkw-Mautpotentials wird als notwendiger Beitrag zu einer nachhaltigen Steuerung der Verkehrsnachfrage bzw adäquaten Verkehrsinfrastruktur am hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetzes in Österreich angesehen.

Die BAK erhebt gegen die Anhebung des Querfinanzierungszuschlags auf der A 12 keinen Einwand. Gleichzeitig wird aber erneut an die Bundesregierung appelliert, sich für eine koordinierte Bemautung des Brennerkorridors München - Verona mit Deutschland und Italien einzusetzen. Derzeit zählen 30% der über den Brenner fahrenden Lkw zu Umwegverkehren,

die also über einen anderen Alpenkorridor einen kürzeren Weg zurücklegen könnten, um ihr Ziel zu erreichen. Obwohl Österreich mit Einführung des Zuschlages auf der Unterinntalautobahn trotz Bedenken in Hinblick auf die Regionalwirtschaft den maximalen Spielraum für die Bemautung auf dem Staatsgebiet ausnutzt, ist die Route über den Brenner weiterhin der günstigste Alpenkorridor, da die Maut in Deutschland und Italien signifikant niedriger ist. Eine solche Initiative wird auch im Hinblick auf Ausbauschritte beim Brenner-Basis-Tunnel als unerlässlich angesehen.

Die BAK regt an, in der wirkungsorientierten Folgenabschätzung zum Verordnungsentwurf einen Hinweis vorzunehmen, dass rund 70% aller Lkw-Mauteinnahmen von Kfz mit ausländischem Kennzeichen stammen.

Abschließend wird erneut darauf hingewiesen, dass bis zum heutigen Tag kein mautpolitischer Entwurf zur Umsetzung der Eurovignette-Richtlinie (RL 2011/76/EU) vorliegt. Die BAK mahnt an, dass die Einhebung von Mautzuschlägen für Lkw-Folgekosten bei Lärm und Luftverschmutzung sowie Querfinanzierungszuschlägen („mark up“) zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in prioritären TEN-Korridoren langjährige Forderungen Österreichs gegenüber der EU bildete. Die Kriterien für einen mark up sind aus unserer Sicht auf der A 2 zur Finanzierung des Baltisch - Adriatischen Korridors erfüllt. Die BAK fordert daher ein Anlasten dieser Kosten zur Entlastung der Allgemeinheit unverzüglich in die Wege zu leiten.

Die BAK fordert auch erneut ein, dass die Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut auf allen Straßen in Form einer Bundesschwerverkehrsabgabe in Angriff zu nehmen ist. Solch eine Maut wurde bereits in der Schweiz, der Slowakei sowie in Deutschland, Polen Tschechien und Ungarn in unterschiedlichen Ausformungen auf Teile oder die Gesamtheit des nachrangigen Straßennetzes eingeführt. Die Gründe in diesen Ländern sind steigende Bau- und Straßenerhaltungskosten, umweltpolitische Überlegungen sowie Vermeidung von Mautausweichverkehren. All diese Gründe treffen aus unserer Sicht auch für Österreich zu. Die BAK fordert daher die Bundesregierung auf, die anstehende Evaluation des derzeitigen ASFINAG-Mauterhebungssystems für diesen Zweck zu untersuchen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.