



Bundesarbeitskammer
Prinz-Eugen-Straße 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-2015-29068

Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen

MMag. Peter Hilpold/Kn

Klappe

1461

Innsbruck,

14.12.2015

Betreff: Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden

Bezug: Ihr Mail vom 27.11.2015
zust. Referent: Franz Greil

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zum LKW-Paket, das sich aus der Änderung des Bundesstraßenmautgesetzes und des ASFINAG-Gesetzes zusammensetzt, wie folgt Stellung:

Mit der vorgeschlagenen Änderung des Bundesstraßenmautgesetzes soll es zu einer Änderung der Mautstruktur ab 1. Jänner 2017 kommen: Bisher wird ein Grundkilometertarif eingehoben, der nach LKW-Schadstoffklassen differenziert wird. So beträgt dieser in der vorgeschlagenen Mauttarifverordnung 15,7 Cent für die schadstoffärmsten 2-achsigen LKW (EURO VI) und 21,3 Cent für die schadstoffreichsten 2-achsigen LKW (bis EURO III). Die Maut für LKW mit mehr Achsen werden von diesem Grundtarif abgeleitet.

Ab 2017 soll nur mehr ein einheitlicher Grundtarif ohne Differenzierung nach Schadstoffklassen eingehoben werden. Zusätzlich sollen die in der Wegekostenrichtlinie möglichen Zuschläge für Luftverschmutzung und Lärmbelastung auf die Grundmaut zugeschlagen werden, also die erstmalige Einhebung sogenannter „externer Kosten“.

Für Tirol hat diese Neufestsetzung vergleichsweise wenig Auswirkung, da gemäß Wegekostenrichtlinie nicht sowohl externe Kosten als auch der Bergzuschlag von 25 %, der auf der Unterinntal- und Brennerautobahn eingehoben wird, verrechnet werden darf. Dementsprechend ist die Verrechnung in Tirol nur von Innsbruck bis zum Arlberg von unmittelbarer Bedeutung.

Da die bisherige Differenzierung der Mauttarife für die verschiedenen LKW-Schadstoffklassen gemäß Wegekostenrichtlinie einkommensneutral zu erfolgen hat und regelmäßig zu evaluieren ist, wird in Anbetracht des wachsenden Anteils an LKW EURO VI deren Vergünstigung kleiner werden, wenn der Grundsatz der gleichbleibenden Einnahmen eingehalten wird. Spätestens zu jenem Zeitpunkt, an dem überwiegend nur mehr LKW der Schadstoffklasse EURO VI verwendet werden, ist diese Spreizung obsolet. Unter diesen Gesichtspunkten ist die Änderung nachvollziehbar.

Zu begrüßen ist die Einhebung von externen Kosten in Hinblick auf die europäische Ebene: Bereits seit 2011 lässt die Wegekostenrichtlinie die Möglichkeit zu, externe Kosten einzuheben. Bisher hat sie aber kaum ein Mitgliedstaat auch genutzt. Mit der flächendeckenden Einführung kann Österreich mit gutem Beispiel vorangehen und die Einhebung auch von anderen Mitgliedstaaten einfordern.

Was diese Änderung konkret für die Höhe der Mauttarife ab 2017 bedeutet, kann allerdings aufgrund der vorliegenden Unterlagen nicht abgeschätzt werden: Das Bundesstraßenmautgesetz gibt lediglich den gesetzlichen Rahmen vor. Erst in der Mauttarifverordnung für 2017 werden die konkreten Tarife festgesetzt. Für die Arbeiterkammer Tirol ist es in Anbetracht der Belastungen, denen nicht nur Tirol gerade aufgrund des Transitverkehrs ausgesetzt ist, nur dann akzeptabel, wenn es zu keiner Senkung der Einnahmen durch die neue Mautstruktur kommt.

Die derzeitige Differenzierung ist deutlich größer als die Maximalbeträge, die in der Wegekostenrichtlinie für die externen Kosten bestimmt sind. Demnach darf für Lärm maximal 1,1 Cent pro km eingehoben werden, für die Luftverschmutzung sind es maximal 2 Cent pro km für LKW der Schadstoffklasse EURO VI ab 2018. Diese Beträge liegen deutlich niedriger als die derzeitige Differenzierung. Das bedeutet, dass der Grundkilometertarif jedenfalls angehoben werden muss, um dieselben Einnahmen zu erzielen.

Nicht nachvollziehbar ist für die Arbeiterkammer Tirol, warum die Umstellung bereits 2017 erfolgen soll. Gemäß Wegekostenrichtlinie können für LKW der Schadstoffklasse VI erst ab 2018 Kosten für die Luftverschmutzung verrechnet werden. Somit würde der Großteil der LKW in jenem Jahr gar keine externen Kosten für Luftverschmutzung bezahlen müssen.

Völlig unklar ist aus unserer Sicht die Frage, wie die Gelder, die durch die Verrechnung der externen Kosten eingehoben werden, verwendet werden. So sind die Gelder gemäß dem Entwurf an den Bund zu überführen, der die Mittel „zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs“ einsetzen soll, wobei einmal mehr auf die Wegekostenrichtlinie verwiesen wird. Diese gibt aber für die Einsetzung der Mittel einen bemerkenswert breiten Spielraum, die auch Maßnahmen umfassen, die de facto eine Förderung des Straßenverkehrs bedeuten. Die Arbeiterkammer Tirol fordert, dass im Gesetz klar festgelegt wird, dass nur Maßnah-

men gegenfinanziert werden, die den öffentlichen Verkehr betreffen, wie etwa Taktverdichtungen auf dem Schienennetz oder die Senkung von Ticketpreisen.

Insgesamt kommt die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol zum Schluss, dass die Einhebung der externen Kosten vom Grundsatz her positiv zu bewerten ist. Wir sehen allerdings die Gefahr, dass diese Umstellung dazu genutzt wird, die Maut für LKW auf dem gesamten Autobahnnetz zu senken. Gegen eine derartige Festsetzung warnen wir eindringlich, da sie die transitgeplagten Gebiete in Österreich noch stärker belasten würden und die Verlagerung auf die Schiene nochmals schwieriger würde. Wir fordern deshalb vom BMVIT, in der Mauttarifverordnung 2017 jedenfalls die Tarife so festzulegen, dass sie in Summe keine Mautsenkung bedeuten. Um hier etwaige Probleme in Bezug auf die LKW der Klasse EURO VI zu vermeiden, ist es aus unserer Sicht sinnvoll, diese Umstellung des Mautsystems erst für 2018 vorzusehen.

Abschließend weisen wir nochmals auf die gravierenden Mängel der Mauttarifverordnung 2015 hin, die Tirol in seinen Bestrebungen, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, um Jahrzehnte zurückwerfen. Die Senkung der Sondermaut auf der Brennerautobahn für LKW um 24 % bedeutet nicht nur, dass Österreich bei der Forderung von Kostenwahrheit gegenüber Deutschland und Italien vollkommen an Glaubwürdigkeit verliert, sondern sie stellt auch eine Förderung von ausländischen Frächtern dar, die noch günstiger Tirol durchqueren können. Leidtragende dieser verfehlten Verkehrspolitik ist die Tiroler Bevölkerung, die unter den Belastungen durch den zunehmenden Transitverkehr leiden wird, und der österreichische Steuerzahler, der den Einnahmenentfall – etwa für den Bau des Brennerbasistunnels – gegenfinanzieren muss.

Auch in Hinblick auf die Diskussion um die geplante Senkung der Mauttarife am Brenner für 2016 wird augenscheinlich, dass die EU-Wegekostenrichtlinie einer dringenden Überarbeitung bedarf. Da in Bezug auf die Senkung der Brennermaut von Seiten des Ministeriums keine konkreten Informationen über die scheinbar negative Kostenrechnung gegeben werden, sehen wir in diesem Fall das Argument der Notwendigkeit aufgrund der Wegekostenrichtlinie als vorgeschoben. Da allerdings die Mauttarife sich an den Infrastrukturkosten zu orientieren haben, die Einhebung der externen Kosten für die Mitgliedstaaten nicht verpflichtend, dafür aber gedeckelt ist, und dass der Bergzuschlag nicht zusätzlich eingehoben werden kann, sind die Mitgliedstaaten in ihren Handlungsspielräumen eingeengt. Gerade die von Transitverkehr belasteten Staaten benötigen aber diesen Handlungsspielraum, um verkehrspolitische Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs setzen zu können. In Anbetracht des Baus des Brennerbasistunnels, der 2026 fertiggestellt werden soll, benötigt Österreich einen Gestaltungsspielraum, da er ansonsten Gefahr läuft, zu einer immens teuren Infrastruktur zu werden, die dann aber nicht verwendet wird.

Die Arbeiterkammer Tirol fordert deshalb die Regierung auf, sich für eine entsprechende Änderung der Wegekostenrichtlinie einzusetzen, um den Mitgliedstaaten einen größeren verkehrspolitischen Handlungsspielraum im Rahmen der Mautfestsetzung zu ermöglichen.

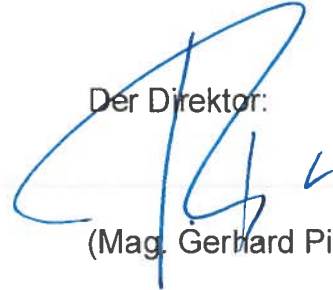
Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)