



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

Bundesarbeitskammer
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: WP-2016-19674
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen MMag. Peter Hilpold/Kn

Klappe 1461 Innsbruck, 26.09.2016

Betreff: EU-Konsultation zur Überarbeitung der Eurovignette Richtlinie 99/62/EG

Bezug: Ihr Mail vom 31.08.2016
zust. Referent: Franz Greil

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur EU-Konsultation über die Überarbeitung der Eurovignettenrichtlinie wie folgt Stellung:

Der in Artikel 7b dieser Richtlinie verankerte Grundsatz, dass sich Infrastrukturgebühren auf den Baukosten, Instandhaltung, Betrieb und Ausbau des Verkehrswegenetzes zu orientieren haben, bedeuten in der Praxis eine Deckelung der Mautgebühren, die die Mitgliedstaaten maximal einheben können. Somit wird die Möglichkeit für Mitgliedstaaten, verkehrspolitische bzw. verkehrslenkende Maßnahmen anhand der Maut zu setzen, genommen. Für die Arbeiterkammer Tirol ist es das zentrale Anliegen, dass Mitgliedstaaten dieses Instrument zum Setzen verkehrspolitischer bzw. verkehrslenkender Maßnahmen zurückzuerhalten.

Die Arbeiterkammer Tirol beschränkt sich auf die Beantwortung der Fragen, die aus Tiroler Perspektive relevant sind:

Frage 13, S. 13: Andere Probleme bezüglich Maut:

Ein zentrales Problem in der europäischen Verkehrspolitik sind Umwegverkehre von LKWs, die aufgrund von unterschiedlichen Maut- und Sondermautstrecken zustande kommen. Über den Brennerpass, der bezüglich Maut der günstigste alpenquerende Korridor ist, bündeln sich die meisten Fahrten zwischen Italien und Mitteleuropa. Da in der

Schweiz höhere Mauten zu zahlen sind und zur Benützung des Mont-Blanc-Tunnels und Frejus-Tunnels zwischen Frankreich und Italien Sondermaturen in Höhe von 317 Euro eingehoben werden, ist es für Frächter günstiger, mehrere hundert Kilometer Umwege über den Brenner in Kauf zu nehmen. Zwar wird auf dem österreichischen Teilstück Brenner-Kufstein mit ca. 62 Cent pro km eine im EU-Vergleich hohe Maut eingehoben, gleichzeitig aber dadurch relativiert, dass sie in Italien und Deutschland nur ein Viertel davon beträgt. Im Sinne eines effizienten und schadstoffarmen Verkehrs in der EU müssen Regelungen gefunden werden, um Umwegverkehre gänzlich zu vermeiden.

Frage 22, S. 16: Anmerkungen bezüglich Kostenwahrheit im Verkehr

Die derzeitigen Regelungen im Rahmen der Eurovignettenrichtlinie zur Einhebung externer Kosten sind unzureichend. Einerseits ist die Möglichkeit, einen Mautzuschlag für Luft- und Lärmverschmutzung einzuheben, eine Kann-Bestimmung und wird nur von Österreich und Deutschland angewendet. Darüber hinaus sieht die Richtlinie maximale Zuschläge vor, die zu gering sind, um in Hinblick auf Flottenerneuerung bzw. Folgekosten für die Gesellschaft aufgrund der negativen Auswirkungen des Verkehrs Lenkungseffekte erzielen zu können.

Frage 9, S. 19: Weitere Anmerkungen zu Mautgebühren

Die derzeitigen Mautregelungen in Europa stellen keinen Anreiz dar, eine Verlagerung des Warenverkehrs auf andere, umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu erreichen. So ist im Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission verankert, den Gütertransport bei Strecken über 300 km überwiegend auf die Schiene verlagern zu wollen. Maßnahmen, dieses Ziel auch zu erreichen, können wir nicht erkennen. Um die ambitionierten Ziele der EU im Rahmen der Energieunion zu erreichen, sind verstärkte Maßnahmen im Verkehrsbereich notwendig mit dem Ziel, Verkehre auf die Eisenbahn zu verlagern.

Frage 16, S. 30: Weitere Folgen bezüglich Personen- und Warenverkehr

Da der Transport heute nur einen Bruchteil der Kosten zu tragen hat, die er verursacht, sind alle Regionen der EU in direkter Konkurrenz zueinander. Kostenwahrheit im Verkehr bedeutet deshalb in erster Linie auch die Stärkung von regionalen Strukturen, regionalen Kreisläufen und regionalen Produkten.

Zu Frage 18, S. 31: Zuschlag für Bergregionen

In Hinblick auf den Bau des Brennerbasistunnels, dessen Bau fortschreitet und in der Mitte der nächsten Dekade eröffnet werden soll und von der EU auch maßgeblich mitfinanziert wird, sind auch auf europäischer Ebene Vorkehrungen zu treffen, damit diese Infrastruktur auch genutzt werden wird. Aufgrund der heutigen nicht gegebenen Möglichkeiten für Mit-

gliedstaaten, verkehrslenkende Maßnahmen zu setzen, wird die Autobahn deutlich günstiger sein als die Verwendung des Tunnels, wenn nicht der Betrieb in überwiegendem Maße auf Staatskosten durchgeführt wird. Deshalb muss Österreich die Möglichkeit erhalten, die laufenden Kosten des Tunnels auf die Straßeninfrastruktur umzurechnen. Weitere Möglichkeiten für Mitgliedstaaten, damit der BBT auch angenommen wird, wären Fahrverbote (z.B. das sektorale Fahrverbot) oder die Alpentransitbörse. Von Seiten der EU ist jedenfalls sicherzustellen, dass Österreich und Italien wirkungsvolle Maßnahmen setzen können, damit der Tunnel auch genutzt wird. Ansonsten läuft der BBT Gefahr, ein Milliardengrab und Symbol einer gescheiterten europäischen Verkehrspolitik zu werden.

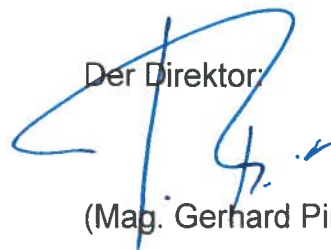
Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)