



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

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
wien.arbeiterkammer.at
DVR 0063673
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 1	Fax 501 65 1	Datum
BMVIT-	UV/GSt/FG/SP	Franz Greil	DW 2262	DW 2105	30.10.2017
323.540/0076					
-I/K2/2017					

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2017)

Die Verordnung nimmt gemäß Bundesstraßenmautgesetz (BStMG) eine Valorisierung der Mauttarife für Kfz über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sowie des Vermittlungsentgelts für die Schienen-Control GmbH, das bei einer Schlichtung von ASFINAG (= Mautgläubiger) und einem Mautdienstanbieter zu entrichten ist, vor. Darüber hinaus wird ein Tarifabschlag für Lkw mit der Emissionsklasse EURO VI gewährt, der zu rund 20 Mio Euro weniger Mauteinnahmen führen wird. Andererseits unterlässt der Verordnungsentwurf es jedoch, eine EU-rechtlich mögliche Anlastung luftverschmutzungsbedingter Kosten bei EURO VI-Lkw vorzunehmen, was zu weiteren Mindereinnahmen von 11 Mio Euro führt.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) erhebt gegen die Verbraucherpreis-Indexanpassung der Mauttarife und des Vermittlungsentgelts der Schienen-Control GmbH keinen Einwand. Entschieden abgelehnt werden jedoch die Mauttarifvergünstigungen für EURO VI-Lkw, da dadurch EU-rechtliche Handlungsspielräume in Richtung Kostenwahrheit zulasten der Bevölkerung nicht ausgeschöpft werden.

Es wird generell daran erinnert, dass am österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz mehr als 60 Prozent der Fahrleistung von Lkw mit ausländischem Kfz-Kennzeichen erbracht wird und viele (Alpen)-Korridore mit Transitproblemen zu kämpfen haben. Österreich hat konsequenterweise auf EU-Ebene rechtliche Möglichkeiten urgiert, diese Infrastruktur- und Folgekosten des Straßengüterverkehrs in Rechnung stellen zu können. Vor diesem Hintergrund ist es nicht nachvollziehbar, warum in der Verordnung und den Erläuterungen ohne sachliche Begründung ein Mauttarifabschlag bzw keine Anlastung von verkehrsbedingten Luftverschmutzungskosten für EURO VI-Lkw vorgenommen werden. Der

oft vorgebrachte Einwand, dass es sich bei EURO VI-Lkw um umweltfreundliche Lkw handelt, unterschlägt die Tatsache, dass rund 70 Prozent der Feinstaub-Belastung (PM10) eines Lkws – völlig unabhängig von EURO-Emissionsklassen – durch Aufwirbelung und Bremsabrieb verursacht werden. Da schon heute der Euro VI-Lkw laut ASFINAG-Angaben rund 66 Prozent des Lkw-Aufkommens am hochrangigen Straßennetz ausmacht, besteht absolut kein Grund, Förderanreize zu setzen.

Aus den dargelegten Gründen ersucht die BAK um Überarbeitung dieser Verordnung.

Rudi Kaske
Präsident
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA