



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

BUNDESGARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
BMVIT-	UV/GSt/FG/SP	Franz Greil	DW 12262	DW 12105	26.11.2018
323.540/0066					
-I/K2/2018					

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2018)

Die vorliegende Verordnung erhöht ab 1. Jänner 2019 um 2,2 % die Lkw-Mauttarife und das Vermittlungsentgelt für die Schienen-Control GmbH, das bei einer Schlichtung von ASFINAG (= Mautgläubiger) und einem Mautdienstanbieter zu entrichten ist. Bei den Lkw-Mauttarifen wird ein Mautzuschlag für verkehrsbedingten Lärm und – erstmalig auch bei EURO VI-Lkw – Luftverschmutzung vorgesehen. Die Valorisierung führt 2019 voraussichtlich zu einer Erhöhung der ASFINAG-Mauteinnahmen auf 1,62 Mrd Euro und bei Einnahmen aus externen Verkehrskosten für den Bundeshaushalt auf 58,7 Mio Euro. Fahrzeuge mit der Emissionsnorm EURO VI oder mit Elektro- und Wasserstoffantrieb bekommen einen Grundtarifabschlag, der sich insgesamt auf 20 Mio Euro beläuft.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) erhebt gegen die Indexanpassung bei den Mauttarifen und dem Vermittlungsentgelt der Schienen-Control GmbH keinen Einwand. Die erstmalige Einbeziehung von EURO VI-Fahrzeugen in den Mautzuschlag für verkehrsbedingte Luftverschmutzung wird ausdrücklich begrüßt. Die mauttariflichen Begünstigungen für Fahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieb können mitgetragen werden, sollten jedoch zeitlich befristet werden. Entschieden abgelehnt wird jedoch der Grundtarifabschlag für EURO VI-Lkw, der den EU-rechtlichen Handlungsspielraum bei der Kostenwahrheit für den Straßengüterverkehr nicht ausschöpft und kontraproduktiv in transitgeplagten Regionen (zB Tirol) ist.

Wie bereits im letzten Jahr kritisiert, macht die BAK darauf aufmerksam, dass es sich bei diesem Kfz-Segment überwiegend um Lkw mit ausländischem Kfz-Kennzeichen handelt, die im grenzüberschreitenden und Transitverkehr eingesetzt werden. Laut erläuternden

Unterlagen zur Verordnung ist davon auszugehen, dass im Jahr 2019 72,7 % der Gesamtfahrleistung der Lkw auf dem ASFINAG-Netz von diesem Kfz-Segment erbracht wird. Vor diesem Hintergrund ist es schlicht nicht nachvollziehbar, warum EURO VI-Fahrzeugen mit fossilem Antrieb ein „Umweltbonus“ gewährt wird und diese den Lkw mit Elektro- und Wasserstoffantrieb gleichgestellt werden.

Renate Anderl
Präsidentin
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA