Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol

Wirtschaftspolitik, Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22, Fax: +43 512 5340-1459
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

Bundesarbeitskammer
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: WP-IN-2020/4295/FlSa/IT
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Florian Salzburger, B.A. DW: 1461 Innsbruck, 03.11.2020

Betrifft: Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2020)

Bezug: Ihr Schreiben vom 02.11.2020
zust. Referent: Mag. Franz Greil

Sehr geehrter Herr Mag. Greil,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zu den Entwürfen der Mauttarifverordnung 2020 wie folgt Stellung:

Zur Mauttarifverordnung 2020:
Die Ziele des vorliegenden Entwurfs sind die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für alle fahrleistungsabhängigen mautpflichtigen Fahrzeuge zu valorisieren sowie die Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung für fahrleistungsabhängige mautpflichtige Fahrzeuge mit EURO-Emissionsklassen anzupassen.

Wie schon bei den Stellungnahmen zur Mauttarifverordnungen in den vergangenen Jahren ausgeführt wurde, leidet der Alpenraum und im Besonderen das Bundesland Tirol unter einem enormen Transit- bzw. Verkehrsproblem, welches in den letzten Jahren stetig weitergewachsen ist. Diese Tatsache lässt sich am besten an den vergangenen Verkehrsberichten des Landes Tirol veranschaulichen. Wie aus dem Verkehrsbericht 2016 zu entnehmen ist, stieg der Güterverkehr auf den heimischen Autobahnen (A12 Inntalautobahn sowie A13 Brennerautobahn) von 2015 auf 2016

um 7,3 % an. Von 2016 auf das Jahr 2017 belief sich der Zuwachs des Lkw-Verkehrs auf 3,9 %. Auch vom Jahr 2017 auf das Jahr 2018 nahm der Güterverkehr auf den Tiroler Autobahnen um 4,4 % zu. Ein neuer trauriger Rekord wurde erst im vergangenen Jahr 2019 verzeichnet, als 2,5 Millionen Lkw den Alpenübergang Brenner Richtung Italien überquerten.

Ein Grund dafür ist die Tatsache, dass Mitgliedstaaten der Europäischen Union jeweils unterschiedliche Mauttarife einheben. Für Tirol ist zudem nicht nur die geografische Lage zwischen Deutschland (insbesondere Bayern) und Italien problematisch, sondern auch die Tatsache, dass durch das Einheben besonders niedriger Mauttarife in diesen beiden Ländern Tirol als Transitland noch attraktiver gemacht wird. Verständlicherweise trägt die europaweit gültige Eurovignetten-Richtlinie an diesem Problem ebenso einen großen Anteil. Dieser stetig steigende Umwegverkehr geht zu Lasten von Mensch und Umwelt.

Zu § 2:
Mit dieser Bestimmung wird der Grundkilometertarif für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen zur Anlastung der Infrastrukturkosten geregelt.
Die bisher bestehenden Grundkilometertarife für die drei Tarifgruppen (E, A, B) sollen gegenüber den alten Tarifen aus der Mauttarifverordnung 2019 durchschnittlich um knapp 1,5 % steigen. Selbstverständlich ist eine Steigerung des Grundkilometertarifs zu begrüßen, doch wird diese in absoluten Zahlen unbedeutende Steigerung keinen verkehrspolitischen Lenkungseffekt mit sich bringen. Die Tatsache, dass nach wie vor Lastkraftwagen mit reinem Elektroantrieb oder reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb um ca. 50 % weniger an Grundkilometertarif zu entrichten haben ist für die Arbeiterkammer Tirol nicht nachvollziehbar. Fakt ist, dass die vorhandene Infrastruktur von Elektro- bzw. Wasserstofffahrzeugen gleich wie bei einem Diesel-LKW in Anspruch genommen wird. Bekanntlich fließen die Infrastrukturkosten direkt an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) und somit auch in die Erhaltung und Wartung der Autobahnen. Aus diesem Grund ist es unerlässlich, dass hinsichtlich der Grundkilometertarife Lastkraftwagen der Gruppe E ähnliche Tarife bezahlen müssen wie Fahrzeuge aus den Tarifgruppen A und B.

Die Arbeiterkammer Tirol spricht sich daher abermals in aller Deutlichkeit gegen einen niedrigeren Grundkilometertarif für Fahrzeuge der Tarifgruppe E aus.

Zu § 8:
Wie bereits bei der letztjährigen Mauttarifverordnung wird unter § 8 festgehalten, dass Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoffantrieb keine Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung zu entrichten haben. Es wird in keiner Weise die Tatsache berücksichtigt, dass zwei Drittel der Belastung durch Feinstaub (PM 2,5 bzw. PM10) eines Lastkraftwagens, und dies völlig unabhängig von den definierten EURO-Emissionsklassen, durch Aufwirbelung von Staub und Brems- Reifenabrieb verursacht werden. Es trägt also auch ein LKW, der EURO-Klasse VI, ebenso wie ein LKW mit einem Elektro- bzw. Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb zur Belastung in Tirol durch Feinstaub bei. Diese Ansicht teilt sogar das österreichische Umweltbundesamt, welches Feinstaub als besonders gesundheitsgefährlich definierte, da diese Teilchen über den Kehlkopf bis tief in die Lunge gelangen können. Das Grundproblem der Luftverschmutzung liegt also nicht nur bei den herkömmlichen Motoren, sondern zu einem großen Anteil an den Bremsen und Reifen der Fahrzeuge. Daher ist es unter diesem Gesichtspunkt erneut nicht nachvollziehbar, dass bei Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb keine Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung zu entrichten haben.

Neben den gesundheitlichen Bedenken ändert dieser Schritt nichts an der bestehenden heimischen Verkehrsproblematik in Tirol. Im Gegenteil, man läuft damit sogar Gefahr, dass mit dieser Besserstellung von Lastkraftwagen mit alternativen Kraftstoffen der Verkehr nicht wie dringend notwendig, nachhaltig von der Straße auf die Schiene verlagert wird, sondern künftig mehr Frächter dazu übergehen, auf Lastkraftwagen mit alternativen Kraftstoffen umzusteigen.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol ersucht um entsprechende Berücksichtigung der angeführten Punkte.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:

Erwin Zangerl

Der Direktor:

Mag. Gerhard Pirchner