



Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

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
GZ 2020-	UV/GSt/FG/Hu	Franz Greil	DW 12262	DW 412262	11.11.2020
0.651.705					

Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2020)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung.

Inhalt des Entwurfs:

Im Regierungsprogramm wird die Ökologisierung der Lkw-Maut als ein Baustein für die erste Etappe der ökosozialen Steuerreform prominent angeführt. Die vorliegende Verordnung stellt das Endergebnis der Verhandlungen dar, die die Bundesregierung bei der Bekämpfung der Klimakrise als zentrales Anliegen einsetzen will¹. Der Entwurf enthält jedoch bis auf eine geringfügige Valorisierung der Anlastungsfaktoren für verkehrsbedingte Schäden durch Lärm und Luftverschmutzung (Ausmaß: 3,7 Mio €) keine Änderungen bei der Mauttarifizierung. Die Mauttarife werden folglich wie in den letzten Jahren an die Inflation (HVPI: 1,5 %) angepasst. Demnach erhöhen sich die Einnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut von 1,4 Mrd € im Jahr 2020 auf voraussichtlich 1,5 Mrd € im Jahr 2021. Diese beinhalten 1,4 Mrd € für die Anlastung der Infrastrukturkosten, 50 Mio € für die Anlastung der externen Kosten, 42,8 Mio € für den Querfinanzierungszuschlag zum Brenner-Basis-Tunnel und 1,7 Mio € für die Umweltverbesserungsabgabe an Bundesländer.

¹ Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020 – 2024 S. 78

Das Wichtigste in Kürze:

- der Tarifabschlag für fossil betriebene Euro VI-Lkw („Umwelt-Bonus“), der insgesamt 18 Mio € laut Unterlagen ausmacht und für rund 80 Prozent am ASFINAG-Netz fahrende Lkw gewährt wird, widerspricht jeglichen ökologischen Förderansätzen.
- der EU-rechtliche Spielraum gemäß RL 1999/62/EG für die Anlastung von externen Kosten bei Lärm und Luftverschmutzung wird nicht ausgenutzt. Die Verordnung wendet nicht den Verdoppelungsfaktor für Bergregionen und höhere Anlastungsmöglichkeiten für Ballungsräume an. Damit gehen laut AK-Schätzungen rund 40 Mio € an Mauteinnahmen verloren, die für den öffentlichen Verkehr zweckgewidmet verwendet werden können.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Die BAK ist in den letzten drei Jahrzehnten massiv für die verursachergerechte Anlastung des Straßengüterverkehrs am hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetz eingetreten. Dies entspricht dem Grundkonsens der österreichischen Bevölkerung, wonach die Benützung der Infrastruktur und die Folgeschäden entlang des Weges (= externe Kosten vor allem für Lärm, Luftverschmutzung, Unfallfolgekosten und Klimawandel) möglichst vollständig vom (Transit)Schwerverkehr gezahlt werden soll, der am ASFINAG-Netz zu zwei Drittel von Lkw mit nicht-österreichischem Kfz-Kennzeichen erbracht wird.

Vor diesem Hintergrund wird die vorliegende Lkw-Mauttarif-Verordnung abgelehnt, weil sie nicht einmal den maximalen Spielraum bei Tarifen aufgrund der EU-Richtlinie 1999/62/EG ausnützt, der im Übrigen von der österreichischen Regierung auf EU-Ebene zum Schutz der transitgeplagten Bevölkerung als völlig unzureichend bezeichnet wurde.

Zu den Bestimmungen im Einzelnen:

1. Höhe der fahrleistungsabhängigen Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten

Der Verordnungsentwurf enthält weiterhin in § 1 und 2 die Tarifgruppe A, die für Lkw mit EURO-Emissionsklasse VI eine Vergünstigung von 0,29 Cent gegenüber Tarifgruppe B (EURO-Emissionsklassen 0 bis EEV) einräumt. Laut Begutachtungsunterlagen ergibt diese einen Mautentfall von 18 Mio €. Diese Vergünstigung ist weder aufgrund von Prinzipien der Infrastrukturanlastung noch aus ökologischen Gesichtspunkten vertretbar. Dadurch werden rund 80 Prozent aller am ASFINAG-Netz fahrenden Lkw mit einem Bonus versehen, obwohl diese einen fossilen Antrieb und mehrheitlich ein nicht-österreichisches Kennzeichen (rund 60 Prozent) aufweisen.

2. Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung für fahrleistungsabhängig mautpflichtige Fahrzeuge mit EURO-Emissionsklassen an die Valorisierung der unionsrechtlich vorgesehenen Höchstwerte gemäß § 7

Die erfolgte Valorisierung für verkehrsbedingte Luftverschmutzung wird begrüßt, jedoch mit rund 3,7 Mio € als nicht weitreichend genug betrachtet. Die BAK weist darauf hin, dass gemäß Annex IIIb der RL 99/62/EG in Ballungsräumen höhere Mautsätze bzw ein Verdoppelungsfaktor für verkehrsbedingte Luftverschmutzung in Bergregionen möglich ist, der auf einem Großteil des österreichischen Territoriums eingehoben werden kann.

3. Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmkosten für fahrleistungsabhängig mautpflichtige Fahrzeuge an die Valorisierung der unionsrechtlich vorgesehenen Höchstwerte gemäß § 10

Gemäß der Mitteilung der Europäischen Kommission (2020/C 223/01) wurden auch die Höchstwerte für Lärmkosten valorisiert. Im vorliegenden Verordnungsentwurf fehlt jegliche Begründung, warum diese nicht im Verordnungsentwurf vorgenommen wird. Grundsätzlich sind größere Einnahmen auch analog zu den verkehrsbedingten Luftverschmutzungskosten in Bergregionen und Ballungsgebieten möglich, die im Verordnungsentwurf aber unterlassen werden.

Aufgrund unserer Schätzungen des Lkw-Aufkommens gehen wir bei den externen Kosten von einem zusätzlichen Potenzial von insgesamt rund 40 Mio € aus, das ohne Änderung bei der derzeit verwendeten Mauttechnologie eingehoben werden kann.

4. Gegen Valorisierung der Querfinanzierungszuschläge gemäß § 5, der Nachttarife auf der A 13 gemäß § 6, des Vermittlungsentgelts für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdienstleister gemäß § 8c Abs 8 BStMG wird kein Einwand erhoben.
5. Bei Tarifgruppe E muss ein zeitlich befristeter Rahmen für die großzügigen Mautvergünstigungen für Lkw mit Batterie- und Brennstoffzellenantrieb gesetzt werden. Die Nicht-Einbeziehung von erdgasbetriebenen Fahrzeugen in diese Tarifgruppe wird begrüßt.
6. Abgaben aus Streckenmauten zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung der Arlbergschnellstraße, Brenner- Pyhrn, Karawanken und Tauernautobahn

Gemäß Art 2 § 15a ASFINAG-Gesetz müssen ein Prozent der Einnahmen aus der Streckenmaut an die Bundesländer überwiesen werden. Trotz wiederholter Aufforderungen wurde bis heute kein Bericht über die zielgerichtete Verwendung dieser Gelder gelegt. Die BAK fordert erneut einen Bericht ein. Andernfalls sollten diese Gelder für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zweckgewidmet werden.

Abschließend appelliert die BAK aus den dargelegten Gründen an das zuständige Ministerium, dass vorhandene Potenzial bei der Lkw-Maut in der Höhe von 60 Mio € einzuheben. Weiters verweisen wir darauf, dass eine Ökologisierung der Lkw-Maut auch eine fahrleistungsabhängige Lkw-Bemautung am niederrangigen Straßennetz sowie eine

korridorspezifische Lösung auf der Brenner-Achse zur Auslastung des Brenner-Basis-Tunnels beinhalten muss.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

