

Das (Vor-)Urteil, die Kommission würde dabei allein auf die Marktbedeutung sozialer Dienste abstellen, um das Thema für Investoren schmackhaft zu gestalten, wird dadurch einmal mehr bedient. Gelingt es indessen, diesen Aspekt bei der

Lektüre auszublenden, liefert der erste Zweijahresbericht etliche interessante empirische Grundlagen. ♦

http://ec.europa.eu/employment_social/spsi/docs/spsi_gpa/commnatsecdoctrav_en.pdf

Zum Weiterlesen:

Der Zweijahresbericht zu sozialen Dienstleistungen unter:

EU UND LKW-MAUT: ZAGHAFT IN RICHTUNG KOSTENWAHRHEIT

Seit Sommer liegt ein Richtlinienvorschlag der Kommission über einen neuen Rahmen für die Bemannung von LKW vor. Demnach sollen die „externen Kosten“ des LKW-Verkehrs in die Mautberechnung der Mitgliedsstaaten einfließen dürfen. Von der Allgemeinheit bezahlte LKW-Folgekosten bei Lärm, Luftverschmutzung und Stau sollen dadurch dem Straßengüterverkehr in Rechnung gestellt werden. Für die Beschlussfassung im Europäischen Parlament und im Rat muss aber ein Balanceakt absolviert werden. Auf der Strecke bleibt mitunter die volle Kostenwahrheit. Im Folgenden daher eine Analyse des Vorschlags mit einem Ausblick auf die Behandlung in den EU-Institutionen.

Von Franz Greil, AK Wien (franz.greil@akwien.at)

Wenn von EU und LKW-Verkehr die Rede ist, ist Konflikt in Österreich vorprogrammiert. Die Liste einer problematischen Beziehung reicht von „LKW-Transit“ über EuGH-Verfahren bis zum möglichen Austrittsgrund aus der EU. Dieser Kritik liegt die fehlende „Ökologisierung“ der EU-Verkehrspolitik zugrunde. Seit 8. Juli 2008 liegt das Maßnahmenpaket „Greener Transport“¹ vor, mit dem zumindest die Kommission Kritik aus dieser Ecke entgegen will. Herzstück dieses Pakets ist ein neuer Richtlinienvorschlag über die Erhebung von Gebühren bei schweren Nutzfahrzeugen,² der den Rahmen für die Mitgliedsstaaten absteckt, die externen Kosten des Schwerverkehrs in den Mautgebühren einzubeziehen.

Der Vorschlag im Detail

Derzeit dürfen die Mitgliedsstaaten dem LKW-Verkehr nur die Kosten für die Infrastrukturbenutzung, also Finanzierung, Bau und Wartung von Autobahnen, in Rechnung stellen. Explizit verboten waren bis jetzt andere Kosten für Ressourcen, die der LKW „entlang des Weges“ bei Umwelt und Gesundheit verursacht. Diese „externe Kosten“ werden nicht vom Verursacher, sondern von der Allgemeinheit getragen. Die wesent-

lichen Eckpunkte dieses Vorschlags sind:

- Mitgliedsstaaten können die externen Kosten bei Luftverschmutzung (Feinstaub, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe), Lärm und Stau verursachergerecht in Form von Mautzuschlägen anlasten. Aufgeschoben und für Mitgliedsstaaten weiter verboten sind Zuschläge für „Klimawandel“, „Unfallfolgekosten“ und „Biodiversität“, die von der Kommission lediglich in Form eines Berichts bis spätestens 2013 „geprüft“ werden.
- Die Festlegung von Grundsätzen bei der Bemannung und Berechnungsmethoden für Infrastruktur- und externe Kosten hinsichtlich Verhältnismäßigkeit und Nicht-Diskriminierung. Insbesondere die technischen Anhänge sehen Caps (Deckelungen) für die Zuschläge bei externen Kosten vor, die in ihrer Wirkung extrem restriktiv sind.
- Die zweckgewidmete Verwendung von zusätzlichen Mauteinnahmen zur Bekämpfung von Lärm, Stau und Luftverschmutzung zugunsten neuer und nachhaltiger Verkehrskonzepte (zB Forschung und Förderung

- von umweltfreundlichen Antrieben). Zusätzliche Mauteinnahmen aus dem Titel externe Kosten sollen nicht in den allgemeinen Staatshaushalt oder ganz einfach in das Straßeninfrastrukturbudget wandern, sondern zielgerichtet zum Abbau dieser LKW-Folgekosten eingesetzt werden.
- Sonderregelungen für Autobahnen in sensiblen Bergregionen. Aufgrund ungünstiger Bedingungen (va schlechte Durchlüftung und stärkeres Lärmecho in engen Tälern) können für Luftverschmutzung zweimal bzw für Lärmbelastung gar fünfmal soviel für diese Kostenkategorie eingehoben werden als am übrigen Autobahnnetz. Wird aber bereits ein Mautzuschlag für die Querfinanzierung von prioritären TEN-Projekten eingesetzt, muss dieser von den externen Kosten abgezogen werden.
- Keine Verpflichtung zu einer fahrleistungsabhängigen Bemannung mit Mindestsätzen auf Autobahnen. Einige EU-Mitgliedsstaaten können also weiterhin wenig verursachergerechte Zeitmaturen („Vignetten“) oder überhaupt keine Abgaben anwenden. Lediglich die Prüfung einer solchen Mindestbemannung