

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 Infrastrukturbenützung, 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

bis 2013 wird im Vorschlag vorgesehen.

- Elektronische Roadpricing-Systeme fördern. Da vorerst nur in Deutschland, Tschechien und Österreich innerhalb der EU voll-elektronische Roadpricing-Systeme in Betrieb sind, soll die Einhebung von externen Kosten nur mit diesen modernen Mautsystemen erlaubt sein. Wirtschaftliche Anwendungsgebiete des ehrgeizigen EU-Industrieprojekts „GALILEO“ sollen so in Front gebracht werden.

Anspruch und Wirklichkeit

Die Kommission hat damit für sich und Europa beim Straßengüterverkehr den Einstieg in das Verursacherprinzip geschafft. Obwohl das allgemeine Prinzip im EU-Vertrag längst verankert ist, fällt dieser Schritt im Straßengüterverkehr nur zaghaft aus. Im Vorfeld des Vorschlags hat die Kommission auf wissenschaftlicher Basis im Rahmen eines „EU-Handbuch zur Schätzung der externen Kosten im Verkehr“ geeignete Methoden und Messgrößen entwickeln lassen.³ Darin wird die Fahrt eines durchschnittlichen LKW im urbanen Bereich zur Stoßzeit mit 110 Cent pro km und auf Straßen außerhalb von Städten mit 54 Cent pro km als Mittelwert veranschlagt. Legt man aber den Vorschlag auf einen österreichischen Autobahnabschnitt um, ergibt das nur mehr einen möglichen Mautzuschlag von rund 6 Cent für einen LKW-Kilometer für externe Kosten. In Anbetracht bestehender Kostenstrukturen in der Transportwirtschaft dürfte somit kein wesentlicher Lenkungseffekt ausgehen. Besonders ärgerlich: Trotz ehrgeiziger EU-Zielsetzungen beim Klimaschutz

„entkommt“ der grenzüberschreitende LKW-Verkehr wieder Kyoto. Dank großer Tankfüllungen mit bis zu 1000 Liter kann er unterschiedliche Dieselsebesteuerungen in den Mitgliedsstaaten ideal ausnützen.

EU-Balance-Akt

Für die bevorstehende Behandlung im Rat und EP kommt dieser halberzige Schritt in Richtung Kostenwahrheit trotzdem einer großen Hürde gleich. Die Gegensätze unter den Mitgliedsstaaten verlaufen dabei zwischen geographischer „Peripherie“ (zB Spanien oder Finnland) und „Zentrum“ (Frankreich, Österreich, Slowenien). Die derzeitige Positionierung der Mitgliedsstaaten im Rat lässt eher vermuten, dass die Kommission ihren Vorschlag (zB Zweckwidmung) „abspecken“ muss. Im Europäischen Parlament selbst ist der sozialdemokratische Berichterstatter Saïd El Khadraoui (SPE) aus Belgien sogar bereit, mehr an externen Kosten (zB Klimawandel) zuzustimmen. Inwieweit er bei einer wirtschafts- und frächterfreundlichen Mitte-Rechts-Mehrheit mit seinen Vorstellungen durchkommt, ist aber mehr als fraglich. Im Vordergrund steht, ob die EU-Abgeordneten vor den Wahlen zum Europäischen Parlament im Juni 2009 eine erste Lesung absolvieren und so überhaupt eine zügige Beschlussfassung im Rat erst ermöglichen. Andernfalls droht eine Verschleppung in den EU-Institutionen bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag....

EU-Rendezvous mit Österreich?

Die Jubelstimmung hierzulande dürfte sich in Grenzen halten, obwohl die

EU-Kommission mit dem Vorschlag einer langjährigen Forderung Österreichs nachgekommen ist. Dank neuer Regelungen für Bergregionen können sich einige Transitkorridore (zB Tauern- und Südautobahn) sogar für höhere Mautsätze qualifizieren. Insbesondere aber die vorgeschlagene Gegenrechnung von „Querfinanzierungsmaut“ mit „externe Kosten“ wird böses Blut erzeugen. Gerade auf der „Brenner-Autobahn“, der Benchmark für EU-Verkehrspolitik in den Augen der österreichischen Öffentlichkeit schlechthin, wird sich dadurch kein einziger Maut Cent mehr ergeben! Andererseits will aber auch niemand in Österreich zur Kenntnis nehmen, dass das EU-Handbuch nicht nur „externe Kosten“ für Transitkorridore in Bergregionen, sondern auch auf dem restlichen Straßennetz ausweist und der Transitverkehr in Summe nicht einmal ein Fünftel aller gefahrenen LKW-Kilometer ausmacht. Am Ende des Tages wird von der vollen Kostenwahrheit vermutlich nur das Prinzip als Lippenbekenntnis übrigbleiben. ♦

Anmerkungen:

¹...Ökologisierung des Verkehrs. Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament. KOM(2008) 433 endgültig

²...KOM(2008) 436 / 2008/0147 (COD)

³...Handbook on estimation of external costs in the transport sector. Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT) Delft, 2008.

IMPRESSUM

Herausgeber und Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1040 Wien, Prinz Eugen Strasse 20-22;

Redaktion: Melitta Aschauer, Éva Dessewffy, Valentin Wedl, Werner Raza, Norbert Templ, Alice Wagner, Elisabeth Beer; 1040 Wien, Prinz Eugen Str 20-22

Kontakt: Werner Raza (werner.raza@akwien.at)

Verlags- und Herstellungsort: Wien

Erscheinungsweise: zweimonatlich

Kostenlose Bestellung unter: <http://wien.arbeiterkammer.at/euinfobrief>