



September 2017
AK Positionspapier

Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“ Eurovignetten-Richtlinie

COM (2017) 275; COM (2017) 276

Wir über uns

Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,6 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler als auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die BAK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Das AK EUROPA Büro in Brüssel wurde 1991 errichtet, um die Interessen aller Mitglieder der Bundesarbeitskammer gegenüber den Europäischen Institutionen vor Ort einzubringen.

Zur Organisation und Aufgabe der Bundesarbeitskammer in Österreich

Die Bundesarbeitskammer Österreichs bildet die Dachorganisation von neun Arbeiterkammern auf Bundesländerebene, die gemeinsam den gesetzlichen Auftrag haben, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Im Rahmen ihrer Aufgaben beraten die Arbeiterkammern ihre Mitglieder unter anderem in Fragen des Arbeitsrechts, des Konsumentenschutzes, in Sozial- und Bildungsangelegenheiten. Mehr als drei Viertel der rund 2 Millionen Beratungen jährlich betreffen arbeits-, sozial- und insolvenzrechtliche Fragestellungen. Darüber hinaus nimmt die Bundesarbeitskammer im Rahmen von legislativen Begutachtungsverfahren die Aufgabe wahr, die Positionen der ArbeitnehmerInnen und der KonsumentInnen gegenüber dem Gesetzgeber in Österreich als auch auf EU-Ebene einzubringen.

Alle österreichischen ArbeitnehmerInnen sind per Gesetz Mitglied der Arbeiterkammern. Die Mitgliedsbeiträge sind gesetzlich geregelt und betragen 0,5 Prozent des Bruttoeinkommens (maximal bis zur Höchstbemessungsgrundlage in der Sozialversicherung). 816.000 (ua Arbeitslose, Eltern in Karenz, Präsenz- und Zivildienstler) der rund 3,6 Millionen Mitglieder sind von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages befreit, haben aber Anspruch auf das volle AK-Leistungsangebot!

Rudi Kaske
Präsident

Christoph Klein
Direktor

Die Position der AK im Einzelnen

Die Richtlinie 1999/62/EG legt die Grundregeln und den Handlungsspielraum der EU-Mitgliedstaaten bei der Bemaßung von Autobahnen in der EU fest. Im neuen Vorschlag der Kommission werden im Wesentlichen folgende Änderungen vorgeschlagen:

- Verpflichtende Einführung einer fahrleistungsabhängigen Bemaßung für PKW bis spätestens 2027, sofern Autobahnen bemaßt werden
- Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Richtlinie bei LKW von 12 auf 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und erstmalige Einbeziehung von PKW in die Bemaßung
- Verpflichtende Umwandlung der zeitabhängigen Bemaßung in eine fahrleistungsabhängige Bemaßung bei LKW bis spätestens 2023
- Vereinfachte Modalitäten bei der Anlastung von externen Kosten bei Luftverschmutzung und Lärm sowie deren verpflichtende Kostenanlastung bei LKW auf Autobahnabschnitten mit signifikanter Umweltbelastung
- Zeitlich abgestufte Abschaffung der KFZ-Besteuerung von LKW in den Mitgliedstaaten
- Einhebung von Staugebühren bei PKW und LKW auf Autobahnen
- Möglichkeit der Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen („mark up“) in der Höhe von 15 %

auf die Grundmaut nicht nur in Bergregionen, sondern am gesamten Netz; Einnahmenverwendung ausschließlich für die Errichtung von prioritären TEN-Infrastrukturvorhaben

- Aufkommensneutrale Differenzierung der LKW-Maut nach CO₂-Kriterien; eine CO₂-Zertifizierung von LKW als Basis hierfür soll folgen
- Monitoring über den Straßenzustand von bemaßten Autobahnen

Die Bundesarbeitskammer (BAK) unterstützt generell eine Weiterentwicklung der Eurovignetten-Richtlinie zu mehr Kostenwahrheit im Güterverkehr, weil der gewerbliche Straßengüterverkehr seine Infrastruktur- und Folgekosten verursachergerecht in jedem Mitgliedstaat bezahlen muss. Moderne LKW können allerdings mit ihren Tankbehältern (Fassungsvermögen von über 1.000 Liter Diesel bei einem Durchschnittsverbrauch von unter 30 Litern auf 100 Kilometern) relativ leicht die Infrastruktur mehrerer Mitgliedstaaten benützen, ohne dass sie wie PKW notwendigerweise ihre Abgaben (Mineralölsteuer) im betreffenden Mitgliedstaat an der Tankstelle entrichten. Vor diesem Hintergrund können wir einige Ansätze (zB Querfinanzierung, verpflichtende Einhebung von externen Kosten) im Vorschlag begrüßen, haben aber weitergehende Forderungen zur Realisierung der Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr. Entschieden abgelehnt wird jedoch eine verpflichtende Einführung einer fahrleistungsabhängigen PKW-

Maut, die aus Gründen der sozialen Verteilungsgerechtigkeit, der Verkehrssicherheit und der Subsidiarität eindeutig überschießend ist. Bei betroffenen BerufslenkerInnen muss sichergestellt werden, dass sie auf bemauteten Autobahnen ausreichende Rastmöglichkeiten zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten vorfinden.

Fahrleistungsabhängige PKW-Bemautung auf TEN-Autobahnen (Art 7.7)

Die BAK lehnt den Vorschlag, die zeitabhängige PKW-Bemautung spätestens ab 2028 durch eine fahrleistungsabhängige Bemautung zu ersetzen, aus mehreren Gründen ab. Aus ArbeitnehmerInnensicht kommt dies einer erheblichen Kostenbelastung vieler PendlerInnen gleich, die bei ihren Arbeitswegen auf die Benützung von Autobahnen angewiesen sind und es folglich zu regionalen bzw sozialen Verwerfungen führen würde. Dies gilt ebenso für etwaige Staureduzierungsgebühren bei der Mauttarifizierung, da PendlerInnen ihre Arbeitszeiten nicht aussuchen können. Die BAK legt Wert auf die Feststellung, dass aus ökologischen Gesichtspunkten die Mineralölbesteuerung beim PKW ein einfaches und ungleich besseres Instrument zur Umsetzung des Verursacherprinzips darstellt. Aus Gründen der Subsidiarität muss jeder Mitgliedstaat EU-rechtliche Vorgaben zu CO2 erfüllen, die jedoch mit unterschiedlichen Maßnahmen und Instrumenten zu erreichen sind. Aus verkehrspolitischer Sicht würde eine fahrleistungsabhängige Bemautung zwangsläufig zu einem Ausweichverkehr auf nicht-bemauteten Straßen und zu weniger Verkehrssicherheit führen.

Aus den dargelegten Gründen appelliert die BAK an den europäischen Gesetzgeber, den vorliegenden Vorschlag nicht unnötig zu überfrachten und das in vielen Mitgliedstaaten bewährte Vignetten-System für PKW in Art 7 Abs 7 außer Streit zu stellen.

Ausdehnung der Anwendungsbereiche der Richtlinie für LKW von 12 auf 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und auf KFZ unter 3,5 Tonnen in die Bemautung

Die BAK erhebt gegen eine Ausdehnung der Anwendungsbereiche der Eurovignetten-Richtlinie im Art 2 des Vorschlages keinen Einwand. Die erstmalig vorgenommene Einbeziehung von KFZ zwischen 3,5 und 12 Tonnen Gesamtgewicht im gewerblichen Verkehr bzw von Kleintransportern unter 3,5 Tonnen wird aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit ausdrücklich begrüßt. Vor allem das Segment der Klein-LKW ist Gegenstand von Sozialdumping (va keine Kontrollgeräteplicht sowie Berufsbefähigungsnachweise und -qualifikationen der BerufslenkerInnen) und ungerechtfertigten gesetzlichen Ausnahmebestimmungen (zB Wochenendfahrverbot, Tempolimits etc), die sich auch nachteilig für die Umwelt erweisen.

Die erstmalige Anwendung der Eurovignetten-Richtlinie bei PKW-Mautsystemen wird dagegen unproblematisch gesehen, da die bereits ergangene EU-Judikatur zu Nicht-Diskriminierung und Verhältnismäßigkeit die bestehenden Mautsysteme ohnehin maßgeblich mitgestaltet hat. Zu hinterfragen sind jedoch Vorgaben bei der tariflichen Staffelung von Kurz- und Jahresvignetten (vgl 7a Abs 3), die nicht zu Verteuerungen bei PendlerInnen auf ihren Arbeitswegen führen dürfen.

Fahrleistungsabhängige Bemautung von LKW über 3,5 Tonnen

Die vorgeschlagene Pflicht zur Einführung von fahrleistungsabhängigen LKW-Mauttarifen ab dem Jahr 2024, sofern auf Autobahnen Benützungsgebühren eingehoben werden, sowie zur Einhebung von externen Kosten für Lärm und Luftverschmutzung ab dem Jahr 2021 wird ausdrücklich begrüßt. Die rechtliche Erweiterung, Mautzuschläge zur Finanzierung von transeuropäischen Schienenprojekten auch außerhalb von Bergregionen einheben zu dürfen, findet im Prinzip unsere Zustimmung. Diese Bestimmung darf aber nicht zeitlich durch lange Übergangsbestimmungen für Euro 6-Fahrzeuge ad absurdum geführt werden. Schon jetzt ist der Anteil von Euro 6-LKW an der gesamten LKW-Flotte auf Autobahnen bei über 50 % und dürfte bis zum Inkrafttreten des vorliegenden Vorschlages noch beträchtlich zunehmen.

Die BAK legt aber Wert auf die Feststellung, dass die Vorschläge in keiner Weise die ungerechte Kostenanlastung zwischen dem Güterverkehr auf der Straße und der Schiene aufheben. Es wird daran erinnert, dass per EU-Recht die Benützung der Schieneninfrastruktur kostendeckend sein muss und folglich kostendeckende Mindestmautsätze eingehoben werden müssen, während die bestehende Eurovignetten-Richtlinie und auch dieser Vorschlag Mindestmautsätze für die Autobahnbenützung weiterhin nur als Möglichkeit vorsieht. Kostendeckende Mindestmautsätze sind daher für LKW in dieser Richtlinie vorzuschreiben.

Dies gilt ebenso für die Entwicklung von großen transeuropäischen Infrastrukturvorhaben für die Schiene. Solange keine intermodale Abstimmung bei der

Infrastrukturartifizierung zwischen Straße und Schiene auf den TEN-Korridoren zwischen den Mitgliedstaaten vorgenommen wird, sind Realisierung und Wirtschaftlichkeit dieser TEN-Projekte vor allem im Alpenbereich gefährdet und Umwegverkehre vorprogrammiert. Die BAK fordert in der Eurovignetten-Richtlinie eine verpflichtende Koordinierung der betroffenen Mitgliedstaaten bei den Mauttarifen zur nachhaltigen Entwicklung dieser TEN-Korridore.

Differenzierung von Mautgebühren nach Umweltkriterien bzw CO2 (Art 7g 4)

Die verpflichtende Einführung einer Mautdifferenzierung bei KFZ über 3,5 Tonnen nach Emissionskriterien bzw zur Staureduzierung wird seitens der BAK kritisch gesehen. Eine Tarifgestaltung nach derartigen Kriterien, die spätestens nach Ablauf von zwei Jahren zu keinen Mehreinnahmen führen darf, ist in der praktischen Durchführung schwierig zu handhaben. Der Vorschlag nimmt aus verständlichen Gründen bestehende Konzessionsverträge von Autobahnbetreibern von dieser Bestimmung aus. Grundsätzlich sollte daher mit einem Tarifsysteem gearbeitet werden das einen einheitlichen Infrastrukturtarif vorsieht und Zuschläge für Umweltbelastungen- und zur Staureduzierung ermöglicht.

Dies gilt insbesondere für die LKW-Mautdifferenzierung nach CO2-Kriterien, die spätestens ab 2021 verpflichtend vorgesehen werden soll. Die von der Kommission vorgeschlagenen Mautanreize für emissionsfreie LKW-Fahrzeuge (Verringerung der Infrastrukturgebühr von 75 % gegenüber Höchstattarif) sind zu weitgehend und können auch durch Mautzuschläge sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang wird daran

erinnert, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene einer generellen CO₂-Besteuerung beim Stromverbrauch unterliegt, die EU-rechtlich beim Schienenbenutzungsentgelt nicht berücksichtigt werden muss.

Tages- und jahreszeitabhängige Zuschläge bei Mautgebühren von LKW können von uns mitgetragen werden, sofern sie nicht zu einer Aufhebung von generellen Fahrverboten (zB Wochenend- und Nachtfahrverbot) bzw zur Verschiebung der Arbeitszeiten von ArbeitnehmerInnen außerhalb üblicher Tageszeiten führen.

Die vorgeschlagene Verpflichtung zu Mautdifferenzierung bei KFZ unter 3,5 Tonnen Gesamtgewicht nach CO₂-Kriterien ab dem Jahr 2022 gemäß Anhang VII kann von der BAK mitgetragen werden, sofern sie nicht auf Basis einer fahrleistungsabhängigen Maut, sondern auf Basis zeitabhängiger Benutzungsgebühren erfolgt und nicht zu Mehreinnahmen für den Infrastrukturbetreiber führt.

Externe Kosten (Art 7 c und f, Anhang III a und b)

Die BAK begrüßt die verpflichtende Anlastung von externen Luft- und Lärmverschmutzungskosten sowie gewisse technische und administrative Erleichterungen bei der Einhebung von externen Kosten, insbesondere die Wahlmöglichkeit zwischen einer Selbstberechnung ohne tarifliche Obergrenzen oder einer pauschalen Übernahme von Referenzwerten bei diesen Kostenkategorien, als geringfügige Verbesserung gegenüber dem bestehenden Rechtsrahmen. Das Handbuch der Kommission für externe Kosten im Verkehr weist an externen Kosten für einen erbrachten Tonnenkilometer auf der Schiene rund

30 Cent, jedoch 3 Euro bei einem LKW aus. Mit Verweis auf die ungerechte Anlastung von externen Kosten zwischen Schiene und Straße, aber auch auf die ehrgeizige klimapolitischen Ziele der EU werden die Änderungen der Kommission den Anforderungen bei weitem nicht gerecht.

Grundsätzlich müssen bei der Einbeziehung externer Kosten neben Luftverschmutzung und Lärm auch Unfallfolge- und Klimakosten in Form von abgestuften und verursachergerechten Mautzuschlägen berücksichtigt werden.

Bei der Luftverschmutzung von LKW gilt festzuhalten, dass rund 70 % der Feinstaub-Belastung (PM₁₀) durch Bremsabrieb und Aufwirbelung verursacht werden. Dies wird auch bei der Erstellung von nationalen Emissionsinventuren durch EU-Mitgliedstaaten aufgrund der RL 2001/81/EG (=NEC-RL) so gehandhabt. Vor diesem Hintergrund ist die generelle Freistellung von Euro 6-LKW bis 2023 (Art 7 f Abs 4) und ihre systematische Unterbewertung im Anhang III b objektiv nicht nachzuvollziehen. Die BAK fordert hierzu eine Berichtigung gemäß der RL 2001/81/EG.

KFZ-Besteuerung von LKW (COM (2017) 276)

Die BAK lehnt die vorgeschlagene Abschaffung der Besteuerung von KFZ über 3,5 Tonnen in zeitlich abgestufter Form (jährliche Verminderung der Mindeststeuersätze um 20 % innerhalb von 5 Jahren) kategorisch ab.

Generell wird kritisiert, dass die Kommission nur für Verkehrsunternehmen eine Abschaffung der KFZ-Besteuerung als Kompensation für eine fahrleistungsabhängige Bemaßung vorsieht,

während sie ArbeitnehmerInnen und VerbraucherInnen Belastungen durch eine fahrleistungsabhängige Bema- tung bedenkenlos zumutet. Darüber hinaus nennt der Vorschlag keine Ge- genfinanzierung für den Steuerentfall in den Mitgliedstaaten, der realistischer- weise wieder durch private Haushalte aufgebracht werden müsste.

Eine Zustimmung der BAK zu einer Ab- schaffung der KFZ-Besteuerung ist nur unter der Bedingung möglich, dass der damit verbundene Steuerentfall kom- pensiert wird. Aus unserer Sicht sollte hier der Rahmen für externe Kosten erweitert und/oder das gesamte natio- nale Straßennetz neben den TEN-Auto- bahnen fahrleistungsabhängig bema- tet werden.

Monitoring des Straßenzustands (Er- wägung 22, Art 11)

Der Vorschlag beabsichtigt auf Basis einer Durchführungsverordnung eine Liste von Indikatoren über den Zustand der Straßen zu erarbeiten, die zu einer Bewertung des Instandhaltungszustan- des der Straßeninfrastrukturen im Mit- gliedstaat führt und in einem alljährli- chen Bericht veröffentlicht werden soll.

Der Entrichtung von LKW-Mautgebüh- ren muss konsequenterweise eine Ge- genleistung in Form einer ausreichen- den und zufriedenstellenden Qualität der Straßenbenützung gegenüberste- hen. Die BAK begrüßt daher generell die Stoßrichtung eines Monitoring- Verfahrens, doch muss ihre fehlende Verbindlichkeit bemängelt werden. Aus unserer Sicht sollte die Kommission zu- mindest eine öffentliche Empfehlung an den Mitgliedstaat richten müssen, so- fern Indikatoren verfehlt werden.

Aus ArbeitnehmerInnensicht sind als Indikator für Verkehrssicherheit und Zustand der Straßeninfrastruktur un- bedingt das Vorhandensein und die Qualität von Rast- und Parkanlagen auf Autobahnen aufzunehmen. Es wird erneut in Erinnerung gerufen, dass die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten bei BerufslenkerInnen nur durch eine ausreichende Anzahl von sicheren Rastanlagen mit ausreichenden LKW- Stellflächen und hochwertigen Versor- gungs- und Hygieneeinrichtungen zu leistbaren Preisen materiell sicherge- stellt werden kann. Die Definition der konstituierenden Bestandteile einer TEN-Autobahn (vgl Art 2 Abs 5) lässt je- doch befürchten, dass die Kommission diesen Aspekt weiterhin völlig ignoriert. Aus unser Sicht sollte daher zumin- dest die Mindestbestimmung aus der TEN-Verordnung (VO 1315/2013) in die Eurovignetten-Richtlinie aufgenommen werden, wonach zumindest alle 100 km Rastplätze mit angemessenen Park- plätzen für den gewerblichen Verkehr aufgenommen werden (vgl Art 39 in VO 1315/2013).

Für weitere Fragen stehen Ihnen gerne

Franz Greil

T: +43 (0) 1 501 651 2262
franz.greil@akeuropa.eu

sowie

Peter Hilpold

(in unserem Brüsseler Büro)
T +32 (0) 2 230 62 54
peter.hilpold@akeuropa.eu

zur Verfügung.

Österreichische Bundesarbeitskammer

Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien, Österreich
T +43 (0) 1 501 65-0

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU
Avenue de Cortenbergh 30
1040 Brüssel, Belgien
T +32 (0) 2 230 62 54
F +32 (0) 2 230 29 73