



September 2017
AK Positionspapier

Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“ Richtlinie zur Mautinteroperabilität

COM (2017) 280

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

Mautinteroperabilität soll ähnlich wie in der Mobilfunkkommunikation BenutzerInnen die Entrichtung von Straßenbenutzungsgebühren mit einem Gerät (=technische Interoperabilität) und einem Vertrag (=vertragliche Interoperabilität über Zahlungsmodalitäten mit MauterheberInnen) auf allen Straßen innerhalb der gesamten Europäischen Union ermöglichen. Dies ist Vision und Grundanforderung für den/die Dienstleister/in eines Europäischen Mautdienstes (EETS), die 2004 in einer Richtlinie (2004/52/EG) beschlossen wurde. Der vorliegende Vorschlag der Europäischen Kommission sieht im Wesentlichen jedoch erheblich reduzierte Anforderungen für eine/n EETS-Betreiber/in vor, da bis dato keine Dienstleister/in diese Anforderungen erfüllen konnte oder wollte. Außerdem sieht der Vorschlag erstmals einen verbindlichen Austausch von Personen- und Zulassungsdaten durch nationale Behörden bei der grenzüberschreitenden Verfolgung von Mautprellerei vor.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) unterstützt grundsätzlich Anstrengungen zu einer verstärkten Interoperabilität bei der Mautentrichtung auf europäischen Autobahnen. Viele unserer Mitglieder sind als BerufslenkerInnen mit einer Vielzahl von Mautgeräten in LKW-Kabine konfrontiert, deren Existenzberechtigung aufgrund „technischer Gründe“ schlicht nicht zu rechtfertigen ist. Leider enthält der Vorschlag keine konkreten Ansatzpunkte, die diesen Missstand beseitigen können. Der verbindliche Austausch von Personen- und Zulassungsdaten durch nationale Behörden bei Mautprellerei dagegen wird als un-

zureichend beurteilt, weil ein EU-weit einheitliches Instrumentarium zur Vollstreckung von Mautdelikten nach wie vor nicht entwickelt wird.

Europäischer Mautdienst (EETS)

Die Neuausrichtung des EETS durch die Kommission basiert folgerichtig auf dem Scheitern des Modells, das in der vorangegangenen Richtlinie 2004/52/EG entworfen wurde. Demnach gibt es im Unterschied zur Mobilfunkkommunikation einfach keinen Bedarf für DienstleisterInnen, welche die Mautentrichtung auf wirklich allen mautpflichtigen Straßen in allen 28 Mitgliedstaaten mit nur einem Bordgerät ermöglichen müssen. Diese Anforderung wird weder bei Nutzfahrzeugen über 3,5 Tonnen und erst recht nicht bei PKW unter 3,5 Tonnen nachgefragt. Aufgrund dieser überzogenen Ansprüche haben sich bei allen nationalen Mautsystemen, die seit 2004 errichtet wurden, „Insellösungen“ entwickelt, die StraßenbenutzerInnen – vor allem bei LKW im grenzüberschreitenden Einsatz im Binnenmarkt – zur Installation von mehreren Bordgeräten zwingt.

Die BAK bedauert diese Entwicklung, weil sie gerade BerufslenkerInnen vor unnötige Probleme (va unterschiedliche Bedienung und Funktionsweise von Bordgeräten, eingeschränkte Sicht in der LKW-Kabine) stellt und generell allen Beteiligten alltäglich eine fehlende Problemlösungskompetenz der EU in ihrer unmittelbaren Arbeitswelt versinnbildlicht.

Die nun von der Kommission vorgenommene Definition eines EETS-Betreibers durch Streichung von Art 3 aus der Richtlinie 2004/52/EG verzichtet allerdings auf jeglichen geographischen Abdeckungsgrad. Der Vorschlag weist dadurch überhaupt kein Ambitionsniveau beim EETS mehr auf. Es ist aber in diesem Zusammenhang auf die in der Praxis bereits etablierten und von der Kommission geduldeten „regionalen EETS-Projekte“ (=ein Mautgerät mit einem Vertrag für zumindest 4 nationale Mautsysteme) hinzuweisen. Aus unserer Sicht sollte daher eine neue Richtlinie das bestehende Qualitätsniveau von bereits am Markt agierenden DienstleisterInnen zumindest nicht unterschreiten.

Unabhängig von der Entwicklung um EETS sollte die Europäische Kommission möglichst schnell die technische Interoperabilität der Bordgeräte (=ein Mautgerät, mit dem BenutzerInnen mehrere Mautverträge von unterschiedlichen nationalen MautbetreiberInnen erfüllen können) in Angriff nehmen. Die Kommission sollte nicht noch einmal 13 Jahre (in Worten: dreizehn Jahre) auf „marktbasierende Entwicklungen“ vertrauen. Die Erfahrungen zB in Österreich zeigen, dass neben dem „offiziellen“ Mautgerät der nationalen MauterheberInnen sehr wohl auch noch Bordgeräte von anderen nationalen Mautsystemen (Deutschland, Schweiz) ohne Schwierigkeit eingesetzt werden können. Dagegen zeigen andere nationale MauterheberInnen schlicht und einfach keine Kooperationsbereitschaft, obwohl es sich um Bordgeräte vom gleichen Hersteller mit gleicher Betriebstechnik handelt. Hier sollte die Europäische Kommission ein verpflichtendes Überprüfungs- bzw. Zustimmungsrecht bei der technischen Interoperabilität von Bordgeräten zugestanden bekommen. Die BAK verweist

auf die in Überarbeitung befindliche Eurovignetten-Richtlinie (COM (2017) 275) und konkret auf Bestimmungen zur Einführung von neuen Mautsystemen (vgl. hierzu Art 7a Abs 4-6 in 1999/62/EG). Für bestehende nationale Mautsysteme sollte in der Interoperabilitäts-Richtlinie eine ähnliche Regelung zur Erteilung von Auflagen vorgesehen werden.

Datenschutz von ArbeitnehmerInnen

Aus Arbeitnehmersicht ist darauf hinzuweisen, dass die Mauttechnologie (via Mautabrechnungen mit zeitlichen Angaben der Mauttransaktionen) eine bedenkliche Überwachung der BerufsenkerInnen durch die DienstgeberInnen ermöglicht. In Artikel 3 (6) des Vorschlags sollte daher nicht nur auf die EU-Verordnung 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG abgestellt, sondern auch auf die in Art 88 darin geschaffene Möglichkeit hingewiesen werden, durch Kollektivverträge oder nationale Rechtsvorschriften Bestimmungen zu Datenverarbeitung im Beschäftigungskontext (via Überwachung am Arbeitsplatz) zu sorgen.

Grenzüberschreitender Informationsaustausch über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren

Die Schaffung eines ordentlichen Behördenverfahrens zum Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten bei Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren im grenzüberschreitenden Kontext wird von der BAK unterstützt. Die vorgeschlagenen Änderungen der Kommission greifen jedoch zu kurz. Aus unserer Sicht bedarf es auch einer behördlichen Regelung zur Durch-

setzung von Verwaltungsstrafen. Bleibt der Vorschlag beschränkt auf Informationsaustausch, werden weiterhin Inkassounternehmen die „Vollzugslücke“ mit teils fragwürdigen Methoden und Mehrkosten zulasten von BürgerInnen und Unternehmen ausfüllen. Die BAK appelliert daher an den/die EU-Gesetzgeber/in ein einheitliches Instrumentarium zu schaffen, das ein ordentliches Verwaltungsverfahren bei Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren auch im grenzüberschreitenden Kontext sicherstellt.

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