



Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung I/K2  
Wege- und externe Kosten, Maut, Verkehr  
und Umwelt  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65  
www.arbeiterkammer.at  
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b> Fax <b>501 65</b>	Datum
BMVIT- 323.540/0027 -I/K2/2016	UV/GSt/FG/SP	Franz Greil	DW 2262 DW 2105	12.08.2016

## Entwürfe der Mauttarifverordnung 2016 und der Vignettenpreisverordnung 2016

Das Bundesstraßenmautgesetz (BStMG) sieht eine jährliche Anpassung der Tarife für die zeitabhängige Maut (Vignette) und die fahrleistungsabhängigen Mauttarife an den Hauptverbraucherpreisindex (HVPI) für das ASFINAG-Grundnetz und die Sondermautabschnitte vor. Mit den vorliegenden Verordnungen werden die Tarife um 0,8 % valorisiert. Damit erhöhen sich die Erlöse aus dem Verkauf der Vignette von 458 Mio € auf voraussichtlich 462 Mio € im Jahr 2017. Dies bedeutet, dass beispielsweise die Jahresvignette für PKW von 85,70 € auf 86,40 € angehoben wird. Zusätzlich werden mit vorliegender Verordnung erstmals die Tarife zur Einhebung der externen Kosten bei Luftverschmutzung und Lärm für KFZ über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht festgelegt. Für LKW mit der Abgasnorm Euro VI wird ein eigener Tarif als Benützungsentgelt („Euro VI-Tarif-Bonus“) festgelegt, der um 0,5 Cent pro Kilometer niedriger liegt als bei den anderen Abgasnormen. Gemäß BStMG-Novellierung 2016 sollen Mautzuschläge für Luftverschmutzung und Lärm das bisherige System einer Differenzierung des Infrastrukturtarifs nach LKW-Abgasnormen ersetzen und jährlich rund 40 Mio € Erlösen. Gemeinsam mit der Valorisierung der LKW-Mauttarife führt dies zu Mauteinnahmen von dzt 1,25 Mrd € auf 1,30 Mrd €.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt die laut Gesetz vorgesehene erneute Valorisierung der Vignettentarife zur Kenntnis, begrüßt die Mautzuschläge für Luftverschmutzung und Lärmbelastung bei LKW, lehnt aber die Schaffung einer Mauttarifgruppe für Euro VI-Fahrzeuge ab und fordert einen verbindlichen Plan für die Verwendung der Mautzuschläge.

Bei den Mauttarifen für KFZ über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht wird die Einhebung von Mautzuschlägen für die verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelastung als Umsetzung einer langjährigen BAK-Forderung ausdrücklich begrüßt. Trotz des engen Rahmens auf-

grund der Eurovignetten-Richtlinie, können erstmals ein Bruchteil der Folgeschäden kostenmäßig angelastet werden, die durch den Straßengüterverkehr entlang den Autobahnkorridoren verursacht und ansonsten von der Allgemeinheit getragen werden. Positiv gewürdigt wird auch die Abstimmung von Zuschlägen für die Querfinanzierung und externen Kosten, die regionale Verwerfungen gerade in Gebirgsregionen (zB Unterinntal) verhindern.

Die Schaffung einer Mauttarifgruppe für Euro VI-Fahrzeuge – die dieses LKW-Segment jährlich um 20 Mio € rabattiert – wird abgelehnt, da in den letzten Jahren gerade der Transitverkehr auf bestimmten Korridoren verbilligt worden ist. Die BAK weist auf Art 7f Abs 5 der Eurovignetten-Richtlinie hin, nach der ab 2015 LKW der Schadstoffklassen 0 bis III Zuschläge für externe Kosten zusätzlich zum Bergzuschlag eingehoben werden können. Dies ermöglicht aus unserer Sicht Anreize zur Ökologisierung des Straßengüterverkehrs und eine stimmige Argumentation gegenüber der EU-Kommission, ohne beim – vorwiegend mit Euro VI-LKW durchgeführten – Transitverkehr auf Mauteinnahmen verzichten zu müssen. Abschließend wird zur Euro VI-Problematik bemerkt, dass gemäß Handbuch der Emissionsfaktoren 70 % aller vom LKW verursachten PM10-Emissionen von Aufwirbelung und Bremsabrieb und nur 30 % vom Auspuff herrühren. Ohne Fortschritte bei der Abgastechnologie Euro VI zu verkennen, ist die Behauptung vom „Ende der Luftverschmutzung“ bei LKW schlicht naiv. Die BAK hofft, dass dieser Umstand von der Bundesregierung bei der geplanten Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie auf EU-Ebene vorgebracht wird.

Die BAK bemängelt, dass zum dzt Zeitpunkt für die Öffentlichkeit kein verbindlicher Plan für die Verwendung der Mauteinnahmen aus Zuschlägen für externe Kosten vorliegt. Dies widerspricht jeglichen Grundsätzen einer guten Regierungsführung („good governance“) und ist nicht dazu angetan, die Akzeptanz dieser Zuschläge zu erhöhen. In Anlehnung an bereits ergangene Stellungnahmen wird ein langfristig angelegter Rahmen mit einer strategischen Mittelverwendung eingefordert. In den Begutachtungsunterlagen werden hierzu konkrete Vorgaben vermisst. Die Bestellung von Dienstleistungen im Öffentlichen Verkehr ist aus unserer Sicht der geeignete Ansatz um belastete Autobahnkorridore effizient und effektiv zu entlasten.

Generell wird die Verlautbarung aller geplanten Mauttarife zu einem frühen Zeitpunkt im Sommer begrüßt, da dies im Unterschied zu den vergangenen LKW-Mauttarifverordnungen für alle Akteure berechenbarer wird.

Die Valorisierung der Mauttarife bei den Vignetten entsprechend der Entwicklung des HVPI wird zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske  
Präsident  
FdRdA

Maria Kubitschek  
iV des Direktors  
FdRdA