



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol

Grundlagenarbeit, Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22-1155
grundlagenarbeit@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

BUNDESARBEITSKAMMER
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: GLA-2023/165/HIPE/MAFL
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

MMag. Peter Hilpold

DW: 1154

Innsbruck, 13.09.2023

Betrifft: Mauttarifverordnung 2023

Bezug: Ihr Schreiben vom 05.09.2023
Zust. Referent:in: Franz GREIL

Werte Kolleginnen und Kollegen,

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur vorgeschlagenen Mauttarifverordnung 2023, mit der die Tarife der LKW-Mautgebühren für das Jahr 2024 vorgeschlagen werden, wie folgt Stellung:

Einleitend müssen wir festhalten, dass die Mauttarifverordnung Neuerungen im Vergleich zur Fassung der Vorjahre vorsieht, die auf die EU-Wegekostenrichtlinie fußen, die im Jahr 2022 novelliert wurde. Die Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht erfolgt über das Bundesstraßenmautgesetz, dessen Begutachtung zu den entsprechenden Änderungen nur wenige Tage vor jener zur Mauttarifverordnung eingeleitet und dementsprechend vom Parlament noch gar nicht behandelt werden konnte. Damit nimmt die nun vorgeschlagene Mauttarifverordnung Bezug auf ein Bundesgesetz, das vom Parlament noch gar nicht beschlossen wurde. Wir halten diese Vorgangsweise demokratiepolitisch für sehr bedenklich, denn damit wird der parlamentarische Gesetzwerdungsprozess ignoriert, indem neue Elemente für die Mauttarifverordnung zur Begutachtung übermittelt werden, die keine ausreichende rechtliche Grundlage aufweisen.

Zur inhaltlichen Kritik:

Die LKW-Maut auf Österreichs Autobahnen bestand bisher aus drei Komponenten, diese werden nun auf vier Komponenten ausgeweitet. Grundlage der Maut bildet die Infrastrukturabgabe, darauf aufbauend werden weiterhin externe Kosten für die Luftverschmutzung sowie Lärmbelastung eingehoben. Neu ist nun ein CO₂-Zuschlag, der von der Novelle der EU-Wegekostenrichtlinie nun erstmals vorgesehen ist.

1. Infrastrukturabgabe

Die Infrastrukturabgabe soll 2024 wie auch im aktuellen Jahr 42,63 Cent pro km für einen 4-achsigen LKW der mit Abstand gängigsten Schadstoffklasse Euro 6 betragen. Begründet wird die Einfrierung dieses Tarifs mit dem Inflationsstopp der Bundesregierung vom Mai dieses Jahres. Damit entfällt die bislang vom Bundesstraßenmautgesetz vorgesehene Indexierung dieser Mautkomponente anhand des harmonisierten Verbraucherpreisindex, der für diese Periode 8,6 % betragen hätte. Nach alter Rechtslage hätte somit die Infrastrukturabgabe 46,30 Cent betragen müssen, was eine Erhöhung um 3,67 Cent entsprochen hätte.

Die AK Tirol begrüßt grundsätzlich das von der Bundesregierung am 10. Mai 2023 beschlossene Maßnahmenpaket gegen die Teuerung, dass auch eine Inflationsdämpfung im öffentlichen Bereich vorsieht, indem Bundesgebühren eingefroren werden. Darunter fällt nach Argumentation der Bundesregierung auch diese Infrastrukturabgabe. Allerdings bedeutet dies im konkreten Fall eine de-facto Vergünstigung der Straße, die bekanntermaßen im starken Wettbewerb mit der Schiene steht, mit klaren Vorteilen aus monetärer Sicht gegenüber dem klimatechnisch saubereren Verkehrsträger. Dementsprechend ruft die Arbeiterkammer Tirol die Bundesregierung auf, jedenfalls sicherzustellen, dass es auch auf der Schiene zu keiner Verteuerung kommt, damit sie durch die Unterlassung der Inflationsanpassung dieser Maut nicht noch weiter in den Nachteil gegenüber der Straße gerät.

Bei der Infrastrukturabgabe ist eine Preisdifferenzierung zwischen emissionsfreien Fahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen – unabhängig von der bisherigen EURO-Schadstoffklasse – vorgesehen. Der Tarif für die sonstigen Fahrzeuge ist dabei in etwa vier Mal so hoch wie jener der emissionsfreien Fahrzeuge. Auch wenn eine Förderung emissionsfreier Fahrzeuge zu begrüßen ist, so verursachen sie durch die Nutzung der Autobahnen dennoch Kosten für die Infrastruktur. Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol muss deshalb die ASFINAG und die Bundesregierung die Zahl emissionsfreier LKW genau im Auge behalten und bei deren Zuwachs die Höhe ihrer Infrastrukturabgabe anpassen, um keine Mindereinnahmen in Hinblick auf die

Infrastrukturabgabe zu erzielen. Im Rahmen der Wegekostenrichtlinie darf die Infrastrukturabgabe nämlich nur so hoch sein, um die Kosten für die Errichtung, Erhaltung sowie laufenden Kosten der Autobahnen zu deckeln.

2. Zuschlag für Luftverschmutzung und Lärmbelastung

Die Zuschläge für Luftverschmutzung und Lärmbelastung werden nun zu einem Zuschlag zusammengefasst. Im Gegensatz zur Infrastrukturabgabe kommt es bei diesen beiden Tarifkomponenten zu einer stärkeren Differenzierung zwischen schadstoffreichen und schadstoffarmen Fahrzeugen. Die mit Abstand wichtigste Fahrzeugklasse auf Österreichs Autobahnen ist die LKW-Kategorie EURO 6, und genau für jene Klasse wird der Zuschlag von bisher 1,4 Cent auf 0,8 Cent gesenkt. Auch wenn diese Beträge in absoluten Zahlen im Vergleich zur Infrastrukturabgabe geradezu vernachlässigbar scheinen, so ist es dennoch ein schlechtes Signal und wenig hilfreich für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, wenn der Großteil der LKW nun einen geringeren Zuschlag an externen Kosten zu entrichten hat.

Für die A12 Unterinntal- und A12 Brennerautobahn wurde bislang der sogenannte Bergzuschlag in Höhe von 25 % auf die Infrastrukturabgabe eingehoben, der es nach bisheriger Rechtslage nicht möglich machte, zusätzlich noch die Zuschläge für Luftverschmutzung und Lärmbelastung einzuheben. Mit der nun beschlossenen Novelle zur EU-Wegekostenrichtlinie entfällt diese Einschränkung. Die Arbeiterkammer Tirol begrüßt es dementsprechend, dass die Bundesregierung nun auch auf der A12 Unterinntal und A13 Brennerautobahn diese Zuschläge für externe Kosten einhebt, auch wenn wie bereits angeführt, dieser Zuschlag aufgrund der geringen Höhe primär symbolisch ist und deshalb keinen Beitrag zur Verkehrsverlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene leisten wird.

3. Zuschlag für CO₂-Emissionen

Mit dieser Novelle wird erstmals ein Zuschlag für CO₂-Emissionen eingehoben. Die Arbeiterkammer Tirol begrüßt die Einführung dieses Zuschlages ausdrücklich: Einerseits wird damit ein weiterer Schritt in Richtung Kostenwahrheit gesetzt, und andererseits werden damit neue Einnahmen generiert, um wichtige Projekte für einen saubereren Verkehr zu fördern und die Belastungen der Bevölkerung zu senken. Außerdem ist es auch für Österreich wichtig, den Spielraum im Rahmen der Wegekostenrichtlinie auszunutzen, um sich innerhalb des EU-Rates glaubwürdig für Kostenwahrheit im Straßenverkehr und eine Verlagerung auf die Schiene einzusetzen. Bezüglich des Zuschlages fordert die Arbeiterkammer Tirol, dass diese Gelder auch zweckgebunden in jene Regionen fließen müssen, wo die Zuschläge

auch anfallen, da dies ja genau jene Gebiete sind, die am stärksten unter der Verkehrsbelastung leiden.

Für einen 4-achsigen LKW der Schadstoffklasse EURO 6 soll der Zuschlag für CO₂-Emissionen 3,87 Cent pro km betragen. Das ist zwar deutlich mehr als der Zuschlag für Luftverschmutzung und Lärmbelastung, im Vergleich zur Infrastrukturabgabe beträgt der Zuschlag etwa 9 %. Gemäß Vorschlag des Bundesstraßenmautgesetzes wird sich dieser Zuschlag in den nächsten beiden Jahren auf 6,46 Cent bzw. 9,04 Cent erhöhen, wodurch der Zuschlag erst in den nächsten Jahren einen spürbaren Anteil einnehmen wird.

4. Betrachtung der LKW-Maut auf Tirols Transitkorridor

Die A12 Unterinntalautobahn und A13 Brennerautobahn sind bezüglich Mauthöhe gesondert zu betrachten, weil die Bundesregierung hier wiederum den Spielraum der Wegekostenrichtlinie nutzt und erhöhte Infrastrukturabgaben in sensiblen Bergregionen einhebt. Auf der A12 Unterinntalautobahn erhöht sich die Infrastrukturabgabe aufgrund des Bergzuschlages um 25 %. Gleichzeitig wurden bislang aber keine zusätzlichen Zuschläge eingehoben. Somit hatten bislang 4-achsige LKW einen Betrag von 53,29 Cent pro km zu entrichten. Mit der vorgeschlagenen Novelle des Bundesstraßenmautgesetzes kommen nun einerseits die Zuschläge für Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂ hinzu, andererseits wird aber erstmals auf die Inflationsanpassung der Infrastrukturabgabe auf Grundlage des harmonisierten Verbraucherpreisindex verzichtet. Dieser beträgt für den Vergleichszeitraum wie bereits angeführt 8,6 %. Somit stehen für das Unterinntal einerseits zusätzliche Zuschläge von insgesamt 4,67 Cent an, die bisherige Praxis der inflationsmäßigen Erhöhung der Infrastrukturabgabe hätte eine Erhöhung um 4,58 Cent ergeben. Das bedeutet, dass es trotz der neuen Zuschläge zu keiner nennenswerten Verteuerung der LKW-Maut kommt. Vielmehr wird mit den neuen Zuschlägen lediglich die ausgesetzte Inflationsanpassung aufgewogen.

Noch eklatanter stellt sich das Bild auf der A13 Brennerautobahn dar: Diese wird als Sondermautstrecke separat und deutlich höher tarifiert. Von Innsbruck/Amras bis zum Brenner beträgt diese wie auch im Vorjahr 48,91 Euro, was für diese 35 km lange Strecke einen Kilometertarif von 1,40 Euro bedeutet. Die nun ausgesetzte Inflationsanpassung in Höhe von 8,6 % hätte somit eine Erhöhung um 12 Cent pro km bedeutet. Auf diese wird verzichtet, stattdessen werden nun auch hier die bereits ausgeführten Zuschläge in Höhe von 4,67 Cent eingehoben. Die neuen Zuschläge sind somit nur gut ein Drittel dessen, was ohne Maßnahmenpaket gegen die Teuerung erzielt worden wäre. Und auch die Verdreifachung der CO₂-Abgabe bis 2026 wird den Umstand nicht lösen, weshalb für die A13 Brennerautobahn

festgehalten werden muss, dass es hiermit inflationsbereinigt zu einer Senkung der Maut kommt.

5. Fazit

Aufgrund des Aussetzens der Inflationsanpassung der Infrastrukturabgabe für LKW kommt es de facto zu einer Senkung der Mauttarife für LKW entlang der Brennerstrecke, auch wenn auf der A12 Unterinntalautobahn sowie A13 Brennerautobahn erstmals Zuschläge für die Luftverschmutzung, Lärmbelastung sowie den CO₂-Ausstoß eingehoben wird. Gerade der neu von der EU-Wegekostenrichtlinie vorgesehene Zuschlag für den CO₂-Ausstoß ist zu begrüßen, sollte von Österreich in der Praxis jedoch viel höher umgesetzt werden, da diese neuen Zuschläge nicht einmal der ausgesetzten Inflationsanpassung eines einzigen Jahres entsprechen. Stattdessen sollte sich Österreich für einmal ein Beispiel an Deutschland nehmen, die durch Ansetzung eines deutlich höheren CO₂-Preises die Einführung eines CO₂-Zuschlages von 16 Cent planen. Wenn auch Deutschland den CO₂-Zuschlag umzusetzen, besteht bei Betrachtung der Transitkorridore über die Alpen endlich die Möglichkeit, eine spürbare Verbesserung zur Erreichung von Kostenwahrheit nach dem Verursacherprinzip zu erzielen und einen Teil der Umwegverkehre über den Brenner als günstigsten Alpenkorridor zu vermeiden.

Wir ersuchen höflich, unsere Argumente in der Stellungnahme der Bundesarbeitskammer zu berücksichtigen und verbleiben

mit kollegialen Grüßen

Der Präsident:



Erwin Zangerl

Der Direktor:



Mag. Gerhard Pirchner

