



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-2023/218/HIPE/JG  
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

MMag. Peter Hilpold

DW: 1154

Innsbruck, 21.11.2023

**Betrifft:** Gemeinsame Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten

**Bezug:** Ihr Schreiben vom 17.11.2023  
Zust. Referent: Franz GREIL

Werte Kolleginnen und Kollegen,

die Arbeiterkammer Tirol nimmt zur vorgeschlagenen Änderung der Rats-Richtlinie über den kombinierten Verkehr wie folgt Stellung:

Die vorliegende Änderung will die bestehende Richtlinie aus dem Jahr 1992 abändern, um den kombinierten Verkehr attraktiver zu gestalten. So sollen die externen Kosten für den kombinierten Verkehr um mindestens 40 % niedriger sein als bei alleiniger Verwendung des Lkw. Die externen Kosten umfassen gemäß Begriffsbestimmung in Art. 1b lit (2) neben Treibhausgasemissionen und Luftverschmutzung auch Gesundheitskosten für Verletzungen und Todesfolgen, Lärm und Stau. Wenngleich die exakte Berechnungsmethode dieser externen Kosten erst durch zusätzliche Rechtsakte der EU-Kommission bestimmt wird, so ist der breite Ansatz bei der Ermittlung dieser externen Kosten zu begrüßen.

Bei der bislang gültigen Richtlinie darf das mit Lkw zurückgelegte Teilstück eine maximale Luftlinie von 150 km betragen, um von den steuerlichen Vergünstigungen des kombinierten Verkehrs zu profitieren. Diese Grenze soll nun gestrichen werden und durch eine indirekte Berechnung im Rahmen der elektronischen

Gütertransportinformationsplattform auf Grundlage der anfallenden Kosten ersetzt werden. Aufgrund der fehlenden Grenzwerte dieser Berechnung besteht bei langen Wegstrecken jedoch die Gefahr, dass die Lkw-betriebenen Teilstücke noch länger werden könnten, gleichzeitig aber weiterhin von den monetären Anreizen für den kombinierten Verkehr zu profitieren. Somit wäre es nicht ausgeschlossen, dass eine Lkw-Fahrt von Norditalien durch Tirol nach Süddeutschland führt und erst dort die Verlagerung auf die Schiene erfolgt, um die Güter nach Norddeutschland oder Skandinavien zu transportieren.

Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol darf die Neufassung der Richtlinie jedenfalls nicht dazu führen, dass Lkw-Fahrten durch Tirol unter dem Deckmantel des kombinierten Verkehrs steuerlich begünstigt werden. Als Lösung wäre aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol denkbar, eine Spezialbestimmung für Gebiete gemäß Artikel 7f Eurovignettenrichtlinie (ehemaliger Berggebietezuschlag) in der Verordnung festzuhalten. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass in der vorliegenden Verordnung innerhalb des Lkw-Abschnitts generell nur einmal eine nationale Grenze überquert werden darf, um als kombinierter Verkehr zu gelten. Damit wäre sichergestellt, dass Güterterminals wie Wörgl oder Brenner auch weiterhin von grenznahen Orten auf deutscher oder italienischer Seite genutzt werden könnten, Lkw-Fahrten durch Tirol von Kufstein bis Brenner als Teil des kombinierten Verkehrs aber nicht möglich sind. Dies wäre auch für andere kleine Staaten wie beispielsweise Luxemburg oder Slowenien, die von Transitverkehr betroffen sind, von Vorteil. Darüber hinaus sollte aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol eine maximale Distanz des Lkw-Segments bzw. deren prozentueller Anteil gemessen an der Gesamtstrecke, verankert bleiben, um nicht unter dem Deckmantel der Verlagerung unnötig lange Lkw-Fahrten günstiger zu machen.

Gemäß Artikel 9a sollen Lkw-Fahrten im Rahmen des kombinierten Verkehrs von Wochenend-, Nacht- oder Feiertags-Fahrverboten ausgenommen werden. Auch hier ist es aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol undenkbar, dass eine Lkw-Fahrt über den gesamten Tiroler Korridor von Kufstein nach Brenner von den Fahrverboten ausgenommen wird, wenn die Fahrt außerhalb Österreichs begonnen hat und das Eisenbahnsegment der kombinierten Fahrt erst außerhalb Tirols beginnt. Auch in dieser Bestimmung braucht es entweder eine Ausnahmebestimmung für Berggebiete oder die Beschränkung auf maximal einen Grenzübertritt pro Lkw-Abschnitt.

Wir ersuchen höflich, unsere Argumente in der Stellungnahme der Bundesarbeits-  
kammer zu berücksichtigen und verbleiben

mit kollegialen Grüßen

Der Präsident:



Erwin Zangerl

Der Direktor:



Mag. Gerhard Pirchner

