

Gestern und morgen

Dass die ab 1. Jänner 2017 in Kraft tretenden, erhöhten Mauttarife Teil eines Gesamtpakets waren, mag der eine oder andere vergessen haben. Wir erinnern.

Die Mauttarifverordnung 2016 wurde am 22. September im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Die im August-STRAGÜ bereits abgedruckten neuen Mauttarife (Seite 9) gelten ab 1. Jänner 2017. Statt des bisherigen vier-stufigen Bonus-Malus-Systems entlang der Euro-Emissionsklassen wird es künftig nur mehr zwei Grundkilometertarife (Bonus für Tarifgruppe A für Euro 6-Lkw sowie die Tarifgruppe B für Euro 0 bis Euro 5 sowie EEV-Fahrzeuge) geben, auf die nun erstmalig externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung aufgeschlagen werden. Die Infrastrukturmaut bleibt bei der Asfinag, die externen Kosten fließen dem zuständigen Verkehrsministerium zu.

GESAMT-PAKET

Die neuen Tarife waren ja Bestandteil eines Pakets, das mit dem damaligen Minister Stöger ausverhandelt wurde und nun in einem transparenteren und für die Wirtschaft planbareren Bemautungssystem mündet. „Damals konnten wir uns als Wirtschaftsvertreter maßgeblich einbringen und Kostenbelastungen für die Betriebe verhindern“, erinnert Bundesspartenobmann Alexander Klacska. Einige Vorteile daraus wurden für die Betriebe sogar schon heuer spürbar. Klacska: „Durch das neue System konnten wir für die Wirtschaft von 2016 bis 2020 Zusatzkosten von rund 150 Millionen Euro abwenden.“

Ab nächstem Jahr wird der Berechnungszeitraum für die gesetzlich festgeschriebene jährliche Valorisierung an jenen der Vignette angepasst. Die Tarifsätze können somit künftig schon im Sommer kommuniziert werden, das bedeutet für die Betriebe eine zeitgerechte Kalkulationsgrundlage für Tarifplanungen des Folgejahres. Eine weitere Verbesserung für Klacska: „Die Tarifökologisierung findet nicht

mehr im 2-Jahres-Rhythmus statt, die Differenzierung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut nach Euro-Emissionsklassen entfällt grundsätzlich. Auch das trägt wesentlich zur Planbarkeit des Systems bei.“

Rund die Hälfte der Einnahmen aus den externen Kosten soll übrigens an

--- Diese Logik ist weder Auftraggebern noch Endkonsumenten zu erklären. ---

UNTERNEHMER FRITZ MÜLLER

die Betriebe zurückfließen. „Rund 20 Mio. Euro jährlich werden für die Jahre 2017, 2018, 2019 und 2020 zur Tarifstützung für Euro 6-Fahrzeuge verwendet“, erläutert Klacska. Auch die übrigen Einnahmen durch externe Kosten sollen in den Verkehrsbereich fließen. „In diesem Zusammenhang haben wir damals explizit branchenspezifische Maßnahmen im Bereich der Aus- und Weiterbildung angedacht“, erinnert er.

KRITIK

Für Transportunternehmer wie Fritz Müller, der seit 2012 270 neue Lkw angeschafft hat und seit kurzem auf eine reine Euro 6-Flotte baut, ein Schlag ins Gesicht: „Es ist vollkommen unverständlich, dass umweltfreundliche und leise Lkw mit enormen Steigerungen der Mautgebühren bestraft werden. Die Politik sollte stattdessen zusätzliche Anreize setzen, damit möglichst alle Transportunternehmer im Sinne der Umwelt investieren und ihre Flotten rasch modernisieren.“

Darüber hinaus werden seiner Meinung nach heimische Frächter auch gegenüber ausländischen Billiganbietern, die oft mit alten Lkw-Flotten unterwegs sind, benachteiligt. „Die für Mensch, Umwelt und die heimische



VORREITER Fritz Müller (rechts, mit den Scania-Managern Manfred Streit und Georg Bauer) setzt seit kurzem auf eine reine Euro 6-Flotte.

Wirtschaft kontraproduktive Preispolitik der Asfinag führt ab 2017 gerade bei umweltbewussten Transportunternehmen zu überdurchschnittlichen Kostensteigerungen. Diese Logik ist weder Auftraggebern noch Endkonsumenten zu erklären, die sich durch weniger Dieserverbrauch beim modernen Lkw auch geringere Transportkosten erwarten.“ ■