

## Studie zeigt: Flächendeckende Lkw-Maut ist teurer volkswirtschaftlicher Unsinn

### WKÖ-Präsident Trauner: Hohe Systemkosten, negative Dauerfolgen

Rund 14 Mrd. Euro an verkehrsspezifischen Steuern und Abgaben werden alljährlich in Österreich eingehoben. Nur etwa ein Drittel davon wird auch zweckentsprechend für den Verkehr verwendet. Dennoch prüfen die Länder die zusätzliche Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut, um zusätzliche Finanzmittel zu generieren.

Die Ergebnisse einer von der Wirtschaftsuniversität (WU) Wien im Auftrag der WKÖ erstellten, soeben fertiggestellten Studie bestätigen jetzt klar, dass mit der Einführung einer flächendeckenden Maut eine Vielzahl negativer volkswirtschaftlicher Auswirkungen verbunden wäre. Außerdem ist eine derartige Maut derzeit aufgrund hoher Systemkosten unwirtschaftlich, warnt WKÖ-Präsident Rudolf Trauner die Länder vor falschen Erwartungen einer von diesen teilweise als „Körpergeld für leere Kassen“ herbeigesehnten Ausweitung des Mautsystems.

#### Standortschädlichkeit einer Flächenmaut

Eine flächendeckende Lkw-Maut trifft hauptsächlich heimische Industrie-, Handels-, Gewerbe- und Transportunternehmen. Ausländische Unternehmen wären bei niedrigeren Streckenanteilen am österreichischen Straßennetz infolge dann anzuwendender Mischkalkulationen weniger stark von den Verteuerungen betroffen.

Besonders hart betroffen wären Unternehmen aus Regionen, die nicht durch das hochrangige Straßennetz erschlossen sind. So würden auch regional geprägte Wertschöpfungsnetzwerke – von der Politik üblicherweise als Best Practice für nachhaltiges Wirtschaften anerkannt – besonders stark belastet. Die Verwendung von Vorleistungen aus der Region sowie regionale Arbeitsteilung in Produktionsprozessen – üblicherweise eine Chance speziell für entlegene oder strukturschwächere Regionen – wären damit nur mehr erschwert möglich.

Natürlich wären auch Unternehmen aus all jenen Branchen, die im starken Wettbewerb mit ausländischen Betrieben stehen, mit einer abermaligen deutlichen Verschlechterung ihrer Wettbewerbssituation konfrontiert, da die Weitergabe mautbedingter Zusatzkosten bei hoher Wettbewerbsintensität in einer Vielzahl internationaler Absatzmärkte nicht oder nur äußerst eingeschränkt möglich ist.

### **Flächenmaut belastet Konsumenten als Massensteuer**

Die entlang von Wertschöpfungsketten anfallenden Mautzusatzkosten müssen – soweit möglich – auf Produktebene weiterverrechnet werden. Die daraus für den Endkunden resultierende Belastung einer flächendeckenden Lkw-Maut stellt für diese eine versteckte inflationstreibende Massensteuer dar. Obwohl die Mehrbelastung pro Produkt vergleichsweise eher moderat erscheint, würde die Gesamtbelastung infolge der Vielzahl davon betroffener Produkte laut Studie insgesamt jährlich annähernd 500 Mio. Euro betragen.

### **Hohe Systemkosten einer Flächenmaut schmälern Mauteinnahmen deutlich**

Die im derzeitigen Autobahnmautsystem verwendete Mikrowellentechnologie ist für eine flächendeckende Maut nicht tauglich. Der im Falle einer Flächenmaut notwendige Umstieg auf Satellitentechnologie würde Errichtungskosten von mindestens 350 Mio. Euro sowie laufende jährliche Systemkosten von über 100 Mio. Euro verursachen.

Damit stellt die Flächenmaut auch eine von den Nebenkosten her teure Finanzierungsvariante mit extrem hohen Systemkosten dar, mahnt Präsident Trauner alle Beteiligten zu Vernunft und Vorsicht. ■