

EU-Erweiterung: Positionspapier der Transporteure

IST-ZUSTANDSANALYSE ZUM BESSEREN VERSTÄNDNIS DER ERWEITERUNGSPPOSITION

1. Die österreichischen Transporteure haben auf dem europäischen Straßenverkehrsmarkt traditionell eine gute Position eingenommen. Eine im Auftrag der International Road Transport Union (IRU) von der PROGNOSE AG Basel erstellte Studie (Mitte der achtziger Jahre) hat diese Tatsache untermauert.
Durch die Änderungen in der Besteuerung (Kraftfahrzeugsteuer, Sonderregelungen bei der Straßenbenützungsabgabe), durch verschiedene administrative Maßnahmen und durch fehlende Harmonisierung hat sich die Standortqualität für die österreichischen Transporteure verschlechtert.
2. Mit der beginnenden Öffnung der osteuropäischen Märkte ab etwa 1990 ist das österreichische Güterbeförderungsgewerbe im internationalen Bereich stark ins Gedränge gekommen. Durch den Wegfall der Bedarfsprüfung im Güterbeförderungsgewerbe war ab 1987 ein extremer Nachholbedarf bei den Fahrzeugkapazitäten zu beobachten. Diese Erweiterungen haben sowohl im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, als auch im Inland-Straßengüterverkehr stattgefunden.
3. Die wesentlichen Straßenverkehrspartner Österreichs haben mit Beginn der Ostöffnung ihre Verkehrsmärkte schrittweise geöffnet und auf diese Art ihren nationalen Transportunternehmen die Möglichkeit eröffnet, am beginnenden osteuropäischen Marktgeschehen teilzunehmen.
4. Österreich verfolgte seit Jahrzehnten eine restriktive Kontingentpolitik am Straßenverkehrssektor. Diese war zunächst ein Schutz gegen die Zentralverwaltungswirtschaften im Osten. Mit der Öffnung der Märkte hat sich leider die österreichische Politik nicht geändert. Diese Art der Politik hat dazu geführt, daß im Marktsegment grenzüberschreitender Verkehr einige österreichische Transporteure in den damaligen EU-Raum ausgeflaggt haben. Mit dem Start des Binnenmarktes 1993 ist diese Situation für Österreich noch unangenehmer geworden, da sich die wichtigsten Mitbewerber in einem weitaus größeren Wirtschaftsraum freier bewegen konnten als die österreichischen Unternehmer.
5. Gebessert hat sich die Situation erst mit dem Beitritt Österreichs zur EU 1995. Zwar sind die Genehmigungssysteme zwischen Österreich und den anderen EU-Staaten bis 1997 aufrecht geblieben, sie sind aber schrittweise erhöht und erweitert worden. Damit war bereits vor dem 1.1.1997 eine quasi Liberalisierung erreicht.
6. Im grenzüberschreitenden Verkehr war damit eine größere Bewegungsmöglichkeit und damit mehr Marktmöglichkeit vorhanden. Verbunden war die Marktöffnung mit einem Preisverfall von ca. 25 %. Der Preisverfall mußte - und das war möglich - durch eine größere Menge von beförderten Gütern wettgemacht werden.
7. Auf dem Inlandsmarkt - also innerösterreichische Transporte im Fernverkehr und Nahverkehrstransporte - hat der EU-Beitritt Österreichs praktisch keine negativen Auswirkungen gebracht.
8. Sehr positiv ausgewirkt hat sich der Wegfall der Grenzkontrollen, sowohl in zolltechnischer Hinsicht als auch hinsichtlich der Personenkontrollen. Abgesehen von der Tatsache, daß eine Grenze immer ein Hindernis darstellt, waren damit mit einem Schlag auch menschenunwürdige Stände, wie sie insbesondere an den Grenzen zu Italien geherrscht haben, mit einem Schlag beseitigt. Dieser Umstand hat sich auf die Motivation sowohl der Fahrer als auch der Unternehmer äußerst positiv ausgewirkt. Weiters hat sich die Harmonisierung der Maße und Gewichte sehr positiv ausgewirkt.
9. Kabotage: Am meisten gefürchtet im Rahmen des EU-Beitritts war die Möglichkeit, EU-Unternehmen in Österreich die Kabotage einzuräumen. Nach kurzer Zeit hat sich bereits herausgestellt, dass die Kabotage praktisch keinerlei Marktstörungen für österreichische Transporteure in Österreich verursacht hat.

POSITION DER TRANSPORTEURE

1. Hinsichtlich des Beitritts der Nachbarstaaten zur Europäischen Union hat sich die Situation für die österreichische Transportwirtschaft massiv geändert.
2. Zwar sind mit dem Beitritt der neuen EU-Mitglieder die Kontingente gefallen, jedoch hat dies auch zu einem verschärften Wettbewerb, ganz besonders für österreichische Transporteure, aufgrund der geografischen Lage, innerhalb der EU geführt. Zwar gibt es nach wie vor gewisse Schutzmaßnahmen für den heimischen Transportmarkt (zeitlich befristetes „Kabotageverbot“ für die meisten neuen EU-Länder). Jedoch sehen sich die österreichischen Transporteure damit konfrontiert, dass Unternehmer aus den neuen EU-Ländern wesentlich billiger die Transportdienstleistungen anbieten können als österreichische. Dies ist vor allem auf die ungleiche Belastung der Unternehmer im Hinblick auf Steuern und Abgaben innerhalb der EU zurückzuführen, so dass österreichische Transporteure, aufgrund der hohen Steuerbelastung und durch die hohen Lohnnebenkosten schwer benachteiligt sind.
3. Die österreichischen Transporteure verlangen daher, im Sinne einer Stärkung des österreichischen Wirtschaftsstandortes und einer Hebung der Konkurrenzfähigkeit, eine Anpassung der Steuern an das durchschnittliche EU-Niveau (Kfz-Steuer). Nicht nur, dass aufgrund der hohen Steuerbelastung immer mehr Transporteure zum „Ausfliegen“ gezwungen werden, was wiederum die heimische Wirtschaft schwächt und österreichischen Arbeitnehmern den Arbeitsplatz kostet, ist das weitere Drehen an Steuerschrauben (MöSt, Mauterhöhung) unverantwortlich gegenüber österreichischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern.
4. Ein weiterer Problemkreis ist der Arbeitsmarkt. Durch die Tatsache, dass aufgrund der EU-Bestimmungen Lenker für Lkw über 7,5 t ein Mindestalter von 21 Jahren haben müssen, kommt es in den letzten Jahren sowohl im Nahverkehr als auch im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zu massiven Personalproblemen. Aus der Sicht der österreichischen Transporteure sollte es daher grundsätzlich keine Arbeitsmarktbeschränkungen geben. Das Problem des Mindestalters von 21 Jahren führt bereits im gesamten Bereich der europäischen Union zu "chronischem" Fahrermangel.
5. Kabotage: Die österreichischen Transporteure treten für eine Beibehaltung des Kabotageverbots für neue EU-Mitglieder bis 2009 ein.
6. Harmonisierung: Die vom Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe als Basisarbeit in Auftrag gegebene Studie der PROGNOSE AG über "die Einsatzbedingungen von Lkw" (1998/99) hat ganz klar Harmonisierungsdefizite analysiert. Eine wichtige Forderung der österreichischen Transporteure ist es daher, dass die steuerlichen Rahmenbedingungen für den Lkw-Transport EU-weit harmonisiert sein müssen (Harmonisierung Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer). Ein weiterer wichtiger Punkt aus der Sicht der Transporteure ist eine klare und einheitliche Regelung zum Berufszugang. Ergänzend dazu sind klare Regelungen über den freien Grunderwerb in den neuen EU-Mitgliedern notwendig. Die Niederlassungsfreiheit darf nicht durch Behinderungen beim Grunderwerb verwässert werden.