

TOP 3.7.1

Aktivitäten der AK zur EP-Wahl

TOP 3.7.2

Länderbericht Österreich 2019

TOP 3.7.3

Lkw-Abbiegeassistent

TOP 3.7.4

**AK-Erfolg bei erforderlichen Sprachkenntnissen der
TriebfahrzeugführerInnen**

TOP 3.7.5

**Umweltfreundliche Fahrzeuge in der öffentlichen
Beschaffung – Clean Vehicles-Directive**

TOP 3.7.6

Sonderförderung für 47 Biomasseanlagen

TOP 3.7.7

**Amazon im Visier der österreichischen und europäischen
Wettbewerbsbehörden**

TOP 3.7.8

Frequenzversteigerung und 5G-Ausbau

TOP 3.7.9

Aktueller Bericht

TOP 3.7.1 Aktivitäten der AK zur EP-Wahl

1. Österreich wählt am 26. Mai 2019

Die EU-weiten Wahlen zum Europäischen Parlament sind eine wichtige Richtungsentscheidung für die zukünftige Ausrichtung der europäischen Politik und die Ernennung der neuen Europäischen Kommission. Die AK wird diese Gelegenheit nutzen, um für die Teilnahme an der Wahl und eine arbeitnehmerorientierte Agenda im Rahmen der nächsten Mandatsperiode des Europäischen Parlaments zu werben. Zu diesem Zweck sind eine Reihe an Maßnahmen vorgesehen.

2. Geplante Maßnahmen der AK

- **Broschüre**

Mit einer Broschüre (DIN A5-Format) soll der interessierten Öffentlichkeit (Zielgruppe FunktionärInnen, BetriebsrätInnen, MultiplikatorInnen) eine Orientierung darüber geboten werden, was in Europa schief läuft und in welche Richtung sich die EU im Interesse der ArbeitnehmerInnen entwickeln muss. Dazu wird die Bedeutung des EP in der europäischen Politik herausgestrichen und die Wichtigkeit, am 26. Mai 2019 wählen zu gehen (geplante Fertigstellung Anfang April 2019).

- **13. Mai: Diskussionsveranstaltung und Betriebsräteworkshops**

Gemeinsam mit dem ÖGB veranstalten wir am 13.5. im Bildungszentrum der AK Wien eine Podiumsdiskussion mit Spitzen- bzw besonders an ArbeitnehmerInnen Themen interessierten KandidatInnen jener österreichischen Fraktionen, die schon jetzt im EP vertreten sind (SPÖ, ÖVP, FPÖ, Grüne, Neos).

In diesem Zusammenhang werden Ergebnisse und Fragen aus Workshops präsentiert, die zuvor – ebenfalls in den Räumlichkeiten der AK – mit BetriebsrätInnen ausgearbeitet werden.

- **Videos und Social Media**

Mit einem Mobilisierungsvideo (Arbeitstitel „In Europa läuft etwas schief“) sollen insb die sozialen Medien erreicht werden. Zielgruppe sind AK-Mitglieder, Jugendliche und das gewerkschaftliche Umfeld (geplante Fertigstellung April 2019).

Kurz vor den Wahlen wird es auch eine koordinierte Bewerbung über die sozialen Medien wie Twitter, Facebook und Youtube geben, nicht zuletzt um BenutzerInnen mobiler Endgeräte leichter zu erreichen.

- **Information über A&W Blog und A&W Online**

Insb kurz vor den Wahlen wird es verstärkte Präsenz von Beiträgen zu EU Themen auf dem A&W Blog geben. A&W Online plant ebenfalls eine entsprechende Schwerpunktsetzung.

- **Berufsschuloffensive, “#europawasistjetzt“**

Seit rund 5 Jahren veranstaltet die Österreichische Gesellschaft für Europapolitik (ÖGfE) unter dem Motto “#europawasistjetzt“ Workshops und Vorträge über Europa in verschiedenen Schulen, insbesondere auch Berufsschulen. 2019 wird eine besondere Berufsschuloffensive in ganz Österreich gestartet. Es sollen bis zur Wahl möglichst viele BerufsschülerInnen bundesweit erreicht werden. Die Aktion läuft über die ÖGfE und wird von der AK wie auch den anderen Sozialpartnern in unterschiedlicher Form unterstützt.

TOP 3.7.2 Länderbericht Österreich 2019

1. Beschreibung der Problematik

Die Europäische Kommission (EK) hat am 27. Februar 2019 ihre jährliche Analyse der wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen veröffentlicht. Diese sogenannten Länderberichte sind eine wichtige Grundlage für die Ausarbeitung der nationalen Reformprogramme und der länderspezifischen Empfehlungen.

Der Bericht zu Österreich listet ua folgende **Stärken** auf:

- Soziale Angemessenheit des Pensionssystems, guter Zugang zum Gesundheitssystem,
- wirksame Umverteilung durch Sozialtransfersystem,
- relativ geringe Einkommensungleichheit,
- hohe Ausgaben für Forschung & Entwicklung.

Zu den **Schwächen** zählen laut Bericht insb:

- Hochkomplexer Finanzausgleich, zu schwache Anreize für effizientes Ausgabenverhalten,
- Pensionsausgaben – mittleres Risiko für die langfristige Tragfähigkeit der öffentlichen Finanzen,
- beträchtliches ungenutztes Arbeitskräftepotential bei Frauen, hohes geschlechtsspezifisches Lohngefälle, hohe Teilzeitquote bei Frauen, unzureichende Kinderbetreuungsangebote, geschlechtsspezifisches Pensionsgefälle,
- Bildungsergebnisse stark vom sozioökonomischen Hintergrund abhängig,
- hohe steuerliche Belastung des Faktors Arbeit.

2. Besonders positive Aspekte des Berichts aus AK-Sicht

Der Bericht enthält eine Reihe sehr wichtiger Aussagen, die die politischen Positionen der AK unterstützen. So finden sich deutlich **kritische Aussagen zum Umgang der Bundesregierung mit den Sozialpartnern**. Es wird darauf hingewiesen, dass jüngst ergriffene Maßnahmen der Regierung „die erwiesene Fähigkeit“ der Sozialpartner, „zu einer ausgewogenen sozioökonomischen Entwicklung beizutragen“, verringern dürften. Im Steuerkapitel ortet der Länderbericht **Spielraum bei den vermögensabhängigen Abgaben**, da in Österreich weder eine Erbschafts- und Schenkungssteuer noch eine allgemeine Vermögensteuer eingehoben wird und gemessen am Nettovermögen eine sehr große Ungleichheit besteht. Mit Verweis auf einer von der AK Wien in Auftrag gegebenen Studie liegen laut Kommission die potenziellen Einnahmen aus einer allgemeinen Nettovermögenssteuer zwischen 2,7 Mrd und 6,3 Mrd EUR. Kritisiert wird, dass die Regierung trotz ihrer Zusage, die Arbeitslosigkeit zu senken, „eine **gemischte aktive Arbeitsmarktpolitik** (fährt)“. In diesem Zusammenhang wird auf AMS-Kürzungsmaßnahmen und die Einstellung von Programmen („Integrationsjahr“, „Aktion 20.000“) verwiesen.

3. Kritische Bewertung spezifischer Themen im Länderbericht

Wenig überraschend finden sich erneut Bereiche, wo die Analyse der EK aus AK-Sicht nicht nachvollziehbar ist bzw wesentliche Aspekte ausklammert, wie folgende Beispiele zeigen:

- Obwohl die Kommission anerkennt, dass das **österreichische Pensionssystem** „vergleichsweise hohe aggregierte Ersatzquoten und relative Einkommensmedianverhältnisse für Menschen ab 65 Jahren bietet“, kritisiert sie, dass keine Anstrengungen unternommen wurden, das gesetzliche Pensionsantrittsalter zu erhöhen und wirbt erneut für die Einführung eines Pensionsautomatismus. Die AK lehnt beides vehement ab. Zudem zeigen die von der Kommission vorgelegten Langfristprognosen zur Entwicklung der Pensionsausgaben, dass trotz deutlich steigender Lebenserwartung, massiven Anstiegs der Zahl der Älteren und einer weiterhin guten Absicherung auch für die heute Jüngeren die öffentlichen Pensionsausgaben gemessen am BIP in den nächsten Jahrzehnten nur moderat ansteigen werden. Die Kommission ist aufgefordert, ihren Fokus bei der Einbringung ihrer Expertise auf die wirklichen Herausforderungen zu legen. Was es in Österreich im Pensionsbereich dringend braucht, sind Begleitmaßnahmen in den Bereichen Prävention, Rehabilitation, Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt und die Förderung der Beschäftigung älterer ArbeitnehmerInnen.
- Kritisch ist zu sehen, dass im Länderbericht die Leistungen im Bereich der **Langzeitpflege** weiterhin lediglich als Kostenfaktor wahrgenommen werden. Der Bericht schließt sowohl den gesamtgesellschaftlichen Nutzen der Dienstleistungen in diesem Sektor als auch die ökonomischen Effekte der öffentlichen Ausgaben in Form von Rückflüssen in öffentliche Haushalte und Sozialversicherungsbudgets aus den Analysen aus.
- Im Länderbericht wird auch der bereits implementierte **Familienbonus** analysiert. Die Kommission kommt zu einem insgesamt positiven Urteil (Verringerung der Ungleichheit, positive Wachstumseffekte), merkt aber auch an, dass viele nicht davon profitieren. Aus Sicht der AK ist der Bonus kein geeignetes Instrumentarium der Familienpolitik. Auch der erhebliche Verwaltungsmehraufwand und die Verkomplizierung der Lohnverrechnung sind ein echter Malus. Unter Berücksichtigung sämtlicher Aspekte wäre daher eine Investition in den Ausbau leistbarer, ganztägiger Kinderbetreuung zu bevorzugen.

4. Aktivitäten der AK

In einer Presseaussendung vom 28.2.2019 hat AK-Direktor Christoph Klein die Bundesregierung aufgefordert, die Kritik der Europäischen Kommission ernst zu nehmen und mit Arbeiterkammer und Gewerkschaft wieder in einen konstruktiven Dialog zu treten. Die Kritik fand mediale Resonanz.

Der Länderbericht wurde am 7. März 2019 in der Vertretung der Europäischen Kommission in Wien im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt. An der Diskussion beteiligten sich mit kritischen Wortmeldungen auch AK-Experten. Am gleichen Tag fand ein Dialog mit Vertretern der Europäischen Kommission und den österreichischen Sozialpartnern statt. Die AK war mit namhaften ExpertenInnen vertreten, die sich kritisch und engagiert zum Länderbericht, insb zum Pensionskapitel, eingebracht haben. Eine umfassende Stellungnahme der BAK zum Länderbericht ist zudem in Ausarbeitung und wird an wichtige Akteure im Rahmen des Europäischen Semesters übermittelt werden.

TOP 3.7.3 Lkw-Abbiegeassistent

1. Beschreibung der Problematik

Nach dem tragischen Unfalltod eines Neunjährigen in Wien und durch eine darauffolgende Petition an Verkehrsminister Hofer wurde eine Debatte über die rasche verpflichtende Ausstattung von Lkw mit Abbiegeassistenten ausgelöst, durch die die Gefahr des toten Winkels beim Abbiegen reduziert werden soll. Letztes Jahr starben in Österreich 14 Menschen zu Fuß und am Rad bei Unfällen mit Lkw. Laut Unfallforschung der Versicherer in Deutschland könnten Lkw-Abbiegeassistenten und Totwinkelwarner 60 % dieser schweren Unfälle verhindern. Nach EU-Recht ist der Einbau von derartigen Assistenzsystemen erst ab 2024 in neu zugelassene Lkw vorgesehen.

In Österreich könnte man nach dem Kraftfahrzeuggesetz (KFG) zwar die frühere Ausstattung von Lkw mit entsprechenden Assistenzsystemen vorschreiben, allerdings nur für österreichische Fahrzeuge. Unter VerkehrsjuristInnen umstritten ist, ob die derzeitigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) ausreichend determiniert sind, um Fahrverbote für alle Fahrzeuge ohne Abbiegeassistenten an Gefahrenstellen zu erlassen.

Die Kosten für den Abbiegeassistenten belaufen sich auf EUR 1.500 bis 3.000 pro Fahrzeug.

2. Auswirkungen

Elektronische Abbiegeassistenten sollen Lkw-LenkerInnen beim Abbiegen unterstützen und warnen, wenn sich Fußgänger oder Radfahrer im schlecht einsehbaren Gefahrenbereich vor oder neben dem Fahrerhaus befinden. Zur Hebung der Verkehrssicherheit sollte die Ausstattung und Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenten beschleunigt werden, um den „toten Winkel“ beim Abbiegen zu beseitigen und damit Lkw-Unfälle mit ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen zu verringern.

3. Stand der Verhandlungen

Verkehrsminister Hofer hat am 19. Februar dJ Stakeholder wie die AK, die vda, die WKÖ, Autofahrerklubs und VCÖ, die VerkehrssprecherInnen der Nationalratsklubs, die VerkehrsstadträtInnen aller Landeshauptstädte usw zu einem Lkw-Sicherheitsgipfel eingeladen. Die Diskussion und die vorgebrachten Vorschläge zur Verringerung der Unfallgefahren waren sehr vielfältig und konstruktiv. Von mehreren TeilnehmerInnen, darunter AK und vda, aber auch Stadt Wien wurden rasch wirksame Maßnahmen verlangt, damit etwa regionale Abbiegeverbote für Lkw ohne technische Ausrüstung, die den „toten Winkel“ beseitigen (etwa an gefährlichen Kreuzungen in Wien) einen gesicherten rechtlichen Rahmen erhalten. AK und Gewerkschaft betonten besonders, dass es auch darum geht, den massiven Zeit- und Leistungsdruck, dem die Lkw-FahrerInnen unterliegen, durch deutlich mehr und strenge Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten und durch die Bekämpfung des Lohn- und Sozialdumpings im Straßengüterverkehr entgegenzuwirken. Danach verkündete der Verkehrsminister jedoch, zusammen mit den Verkehrssprechern der beiden Regierungsparteien, dass Österreich Abbiegesysteme für Lkw nicht vor der EU zwingend einführen wird. Die Problematik soll vorerst mit kurzfristigen Maßnahmen, wie zB Assistenzspiegel an Kreuzungen, Verlegung von Fußgängerübergängen, Rechtsabbiegeverboten, einer Informationskampagne sowie der Ausbildung der Lkw-Lenker entschärft werden.

Unmittelbar nach dem Gipfel gaben die Städte Wien und Klagenfurt bekannt, ihren rund 500 Lkw umfassenden Fuhrpark, darunter rd 300 Müllsammelfahrzeuge der MA 48, mit Abbiegeassistenten umrüsten zu wollen und auch der Oberösterreichische Verkehrsverbund hat angekündigt, alle neuen Busse ab der nächsten Ausschreibung mit Abbiegeassistenten auszustatten.

Im EU Parlament sprach sich der EU-Binnenmarktausschuss für eine Vorverlegung der Ausstattungspflicht neu zugelassener Lkw mit entsprechenden Assistenzsystemen um 1 Jahr (ab 2023) aus.

4. Position/Forderung der AK

AK Präsidentin Anderl unterstützte die Petition und meinte, dass der Abbiegeassistent rasch kommen und Österreichs Verkehrsminister viel mehr Druck in der EU auf eine deutliche Vorverlegung der Ausstattungs Vorschriften machen muss. Weiters bräuchten die Städte auch die rechtlich eindeutige Möglichkeit, gefährliche Kreuzungen für Lkw ohne Abbiegeassistenten zu sperren. Eine staatliche Förderung der Abbiegeassistenten sei für die AK nur zu rechtfertigen, wenn es gleichzeitig auch Verbesserungen bei den Arbeitsbedingungen der Lkw-LenkerInnen gibt. Viele fahren unter enormen Zeitdruck und oft übermüdet, sodass dadurch alle VerkehrsteilnehmerInnen gefährdet sind. Es geht nicht nur um die etwa 80.000 in Österreich zugelassenen Lkw ab 3,5 Tonnen, sondern auch um etwa 10.000 Busse. Und es muss auch um die Fahrzeuge gehen, die aus dem Ausland kommen und auf Österreichs Straßen (auch innerorts) unterwegs sind.

TOP 3.7.4 AK-Erfolg bei erforderlichen Sprachkenntnissen der TriebfahrzeugführerInnen

1. Beschreibung der Problematik

Die erforderlichen Sprachkenntnisse der TriebfahrzeugführerInnen sind derzeit europaweit geregelt. Das ist auch gut so, denn bei der Bahn ist eine laufende Kommunikation zwischen LokführerInnen, Fahrgästen und FahrdienstleiterInnen notwendig. Das System ist nicht mit Lkws auf der Straße vergleichbar. Viele LokführerInnen sind international unterwegs, 80 % der Verkehre der RCA (Railcargo Austria, das Güterverkehrsunternehmen der ÖBB) sind bspw grenzüberschreitend.

Nun soll das europaweite Niveau in einem delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission (EK) angepasst werden. Angepasst bedeutet laut EK, dass das Sprachniveau (dzt B1) der Beschäftigten gesenkt werden kann, sofern „alternative Mittel“ vorhanden sind, die die schlechtere Ausbildung substituieren und dadurch wieder das Niveau B1 garantieren. Was diese „alternative Mittel“ sein sollen, verrät der Entwurf nicht, das soll erst im Rahmen einer Teststrecke erprobt werden.

Der Rechtsakt tritt dann in Kraft, wenn das Europäische Parlament oder der Rat kein Veto einlegen.

2. Auswirkungen

Der Vorschlag der EK ist durchaus – selbst dann, wenn er vorerst nur auf einer Teststrecke stattfinden soll – sehr riskant. Übertragen auf den Flugverkehr würde das bspw bedeuten, dass Piloten auf ausgewählten Flugrouten die Fliegersprache nicht mehr beherrschen müssten, sondern auf – nicht definierte – Assistenzsysteme vertrauen dürften.

Er ist umso brisanter, da ja die Assistenzsysteme (oder gem Kommission die „alternativen Mittel“) ausfallen können. Ausfallen kann das System bei „normalen“ Pannen (Computerstörung) oder aber bei größeren Störungen im gesamten Eisenbahnsystem (Defekte Fahrzeuge, Unfälle usw). Gerade bei Störungen ist aber die reibungslose Kommunikation lebenswichtig.

3. Stand der Verhandlungen

Die AK hat versucht über die zuständigen Abgeordneten im Europäischen Parlament (MEP) ein Veto zu erwirken. Dafür wurde eine europaweite Allianz mit den Verkehrsgewerkschaften gesucht. Es konnten ua die Gewerkschaften aus Deutschland, Frankreich (CGT, CFDT, SudRail), Vereinigtes Königreich, Italien (FILT-CGIL, FIT-CISL, ULTRASPORTI) und Luxemburg mobilisiert werden. Zum Teil haben sie die AK-Position wortwörtlich übernommen.

Output war leider nicht die Ablehnung des Entwurfs, sondern lediglich der Wunsch der Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im EP (Karima Delli, F), die Einbindung der Sozialpartner, insbesondere der ArbeitnehmerInnenvertretungen, zu garantieren. Grundlage dafür war die zu diesem Zweck extra in Französisch formulierte Position der AK, welche von der CGT, CFDT und SudRail eingebracht wurde. Rückmeldungen der Gewerkschaften zu Folge sind sie mit diesem Output aber höchst zufrieden.

Im Rat laufen noch die Verhandlungen. Hier wurde und wird im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) um Unterstützung ersucht.

4. Position/Forderung der AK

Wir stehen dem Vorschlag der Absenkung des erforderlichen Sprachniveaus – in Abstimmung mit der Gewerkschaft vida – wie zahlreiche andere AN-Vertretungen in Europa, sehr skeptisch gegenüber. Das Beispiel der Veränderung der geforderten Sprachkenntnisse von LokführerInnen zeigt einmal mehr die Brisanz von sogenannten „delegierten Rechtsakten“. Dabei kann die EK auch in heiklen Rechtsbereichen ihre Position ohne den üblichen Legislativweg durchsetzen. EP und Rat haben nur die Möglichkeit ein Veto einzulegen, was sich jedoch im Regelfall sehr schwierig gestaltet. Im konkreten Fall ist es gelungen, gerade noch rechtzeitig eine breite Unterstützung des Anliegens von AK und vida zu organisieren und so über das EP zumindest eine Einbindung der AN-VertreterInnen zu erzwingen.

TOP 3.7.5 Umweltfreundliche Fahrzeuge in der öffentlichen Beschaffung - Clean Vehicles-Directive

1. Beschreibung der Problematik

Die Europäische Union (EU) strebt mit ihren drei Mobilitätspaketen unter anderem auch eine Dekarbonisierung des Verkehrs an, damit die Klimaziele im Jahr 2030 und 2050 erreicht werden können. Die sogenannte „Clean Vehicles Directive“ (= Richtlinienentwurf über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge – COM (2017) 653) sieht deshalb erstmals verpflichtende Quoten von umweltfreundlichen Fahrzeugen vor, die bei der öffentlichen Beschaffung und der Bestellung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen jeweils ab dem Jahr 2025 und 2030 einzuhalten sind. Die Europäische Kommission (EK) will außerdem den fehlenden Wettbewerb und Rückstand der europäischen (Nutzfahrzeug-) Hersteller beim Elektro- und Wasserstoffantrieb gegenüber asiatischen Firmen bekämpfen. Dieser klima- und industriepolitische Ansatz verursacht aber Kosten, vor allem beim öffentlichen Nahverkehr, da verstärkte Investitionen in den Fuhrpark und die Ladeinfrastruktur vorzunehmen sind.

2. Auswirkungen

Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und Beschaffungen müssen Gebietskörperschaften ab dem Jahr 2025 verpflichtende Mindestquoten an „sauberen“ Straßenfahrzeugen einhalten. Diese Mindestquote wird für jeden EU-Staat festgelegt und im Jahr 2030 nochmals erhöht. Neben öffentlichen Gebietskörperschaften müssen ebenfalls öffentliche Unternehmen im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung, der Abfallentsorgung sowie der Postdienste diese Mindestanteile an umweltfreundlichen Straßenfahrzeugen einhalten. Die Mindestquote für Österreich muss gesamthaft auf Bundesebene erfüllt werden und beträgt im Jahr 2025 bei Pkw 38,5 %, bei Lkw 10 % und bei Bussen 45 %. Diese Quote erhöht sich im Jahr 2030 bei Lkw auf 15 % und bei Bussen auf 65 %.

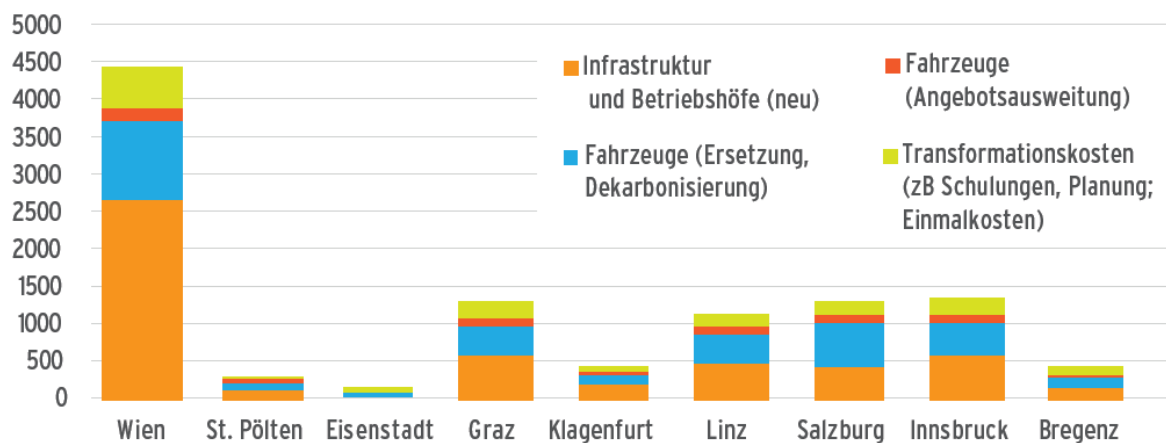
„Saubere“ im Sinne dieser Richtlinie ist ein Pkw oder leichtes Nutzfahrzeug mit weniger als 50 g CO₂ pro Kilometer und ein Lkw und Bus, wenn er „emissionsfrei“ von Elektrizität und Wasserstoff bzw. „emissionsarm“ mit Erdgas (Methan, LNG und CNG), Flüssiggas (LPG) sowie biologischen, synthetischen und paraffinischen Brennstoffen angetrieben wird. Die Hälfte des Mindestziels bei Bussen und Lkw muss aber emissionsfrei erfüllt werden. Von den Bestimmungen dieser Richtlinie sind Sonderfahrzeuge (zB Schneepflug), bestehende Dienstleistungsverträge sowie Verträge und Auftragsvergaben ausgenommen, die spätestens 24 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie eingeleitet wurden. Unklarheit besteht weiterhin, ob Busse im überregionalen Personenverkehr in den Geltungsbereich der Quote fallen.

Diese Quotenvorgaben führen schon jetzt zu Engpässen bei neuen Bussen, da einerseits Vorziehkäufe noch vor Inkrafttreten der Richtlinie bei Dieselnissen getätigt werden und andererseits wenige Anbieter von emissionsfreien Bus- und Lkw-HerstellerInnen genügend Produktionskapazitäten anbieten können oder wollen. Bereits 2018 prognostizierte eine gemeinsame Studie von Bund, Länder und Städtebund die Kosten der Dekarbonisierung des öffentlichen Nahverkehrs in Wien und den anderen Landeshauptstädten in Österreich von 2020 bis 2050 auf Basis der Clean Vehicles Directive-Annahmen mit einem

Mehraufwand von insgesamt 16 Mrd € oder jährlich 560 Mio €. Diese Kosten resultieren aus Infrastrukturinvestitionen (Ladestationen, Oberleitungen, Wasserstofftankstellen etc), Fahrzeuganschaffungskosten (Ankauf von Bussen für den Mehrbedarf durch ÖV-Ausweitung bzw. Ersatzbedarf), Transformationskosten (zB Einmalkosten der Umstellung, Werkstättenadaptierung, Personalschulungen etc) sowie einer Ausdehnung des Dienstleistungsangebots. Bei Postdienstleistungen wird dagegen die Quote als weniger problematisch angesehen.

Infrastrukturkosten der Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs in Österreichs Städten (inkl. Stadtregionen) bis 2050

(in Mio Euro; ohne Betriebskosten)



Quelle: Städtebund/KCW Studie, eigene Berechnungen; Wirtschaft und Umwelt 4/2018

Link zur Studie des Städtebunds: <https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/stadtregionaler-oev/>

3. Stand der Verhandlungen

Der Richtlinienvorschlag wurde von der EK am 8. November 2017 beschlossen und vom Europäischen Parlament (EP) in seiner grundsätzlichen Ausrichtung am 15. Oktober 2018 bestätigt. Der Rat und das EP erzielten am 9. Februar 2019 eine Einigung, die vermutlich noch diesen Sommer im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden wird.

Aufgrund der gemeinsamen Aktivitäten von AK und VÖWG (Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft) bei EU-EntscheidungsträgerInnen konnte zumindest eine Senkung der Quote von 50 auf 45 % bei Bussen im städtischen Nahverkehr und eine gewisse Flexibilität bei der Auslegung von Bussen im Regionalverkehr erreicht werden.

4. Position/Forderung der AK

Die AK hat sich bei den Verhandlungen auf EU-Ebene für geringere Quoten vor allem bei Bussen ausgesprochen, weil dieselbetriebene Busse aufgrund ihres Besetzungsgrades gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sehr energieeffizient sind und es problematisch ist, dass allein die öffentliche Hand

die Kosten der geringen Innovationsfähigkeit von Nutzfahrzeugherstellern tragen soll. Wichtig wird jedenfalls sein, dass Bund und Länder rechtzeitig die Finanzierung der Dekarbonisierung beim öffentlichen Personenverkehrs sicherstellen, ohne das Angebot im öffentlichen Verkehr einzuschränken.

TOP 3.7.6 Sonderförderung für 47 Biomasseanlagen

1. Beschreibung der Problematik

47 Biomasseanlagen sollen in den nächsten 3 Jahren eine außerordentliche Sonderförderung in Höhe von insgesamt 150 Mio. Euro (sogenannte „Nachfolgetarife“) erhalten. Am 30. Jänner dieses Jahres wurde im Nationalrat mit den Stimmen von ÖVP, FPÖ, NEOS sowie von Martha Bißmann der entsprechende Initiativantrag angenommen. Dies, obwohl diese Anlagen bereits 13 Jahre lang Förderungen erhalten haben und wohl nicht mehr auf dem neuesten technischen Stand sind. Vorgaben hinsichtlich strenger Effizienzkriterien und betriebswirtschaftlicher Fortbestandskonzepte fehlen ebenso wie Informationen über Beschäftigungseffekte oder Fördernehmer. Die Vorgehensweise mittels Initiativantrag, also unter Ausschluss eines Begutachtungsverfahrens und öffentlicher Diskussion, verwundert aus mehreren Gründen. Damit gab es auch keine Möglichkeit, Expertisen einzubringen. Des Weiteren wird derzeit im zuständigen Bundesministerium intensiv an der Nachfolgeregelung für das derzeitige Ökostromfördersystem gearbeitet, dem sogenannten „Erneuerbaren Ausbaugesetz“. Dieses soll alle erneuerbaren Energieträger umfassen – also auch die Biomasse – und mit Anfang nächsten Jahres in Kraft treten. Wenn jetzt unmittelbar davor ein so großer Betrag – ohne Auflagen – auch an unwirtschaftliche Biomasseanlagen vergeben wird, ist das kontraproduktiv. Die AK hat sich gegen diese Sonderförderung ausgesprochen. Im Initiativantrag ebenfalls enthalten ist, dass die derzeit GIS-befreiten Haushalte von der Bezahlung der Ökostromförderkosten gänzlich befreit werden. Bisher zahlen sie auf Antrag 20 Euro pro Jahr für die Ökostromförderung. Die Kosten für diese Regelung belaufen sich auf rund 3,6 Mio Euro p.a. Das Vorhaben wird von der AK begrüßt. Da Änderungen des Ökostromgesetzes auch Länderkompetenzen betreffen, war die Zustimmung des Bundesrates erforderlich. Doch im Bundesrat wurde die erforderliche Zweidrittelmehrheit nicht erreicht. Erstmals in der Geschichte des Bundesrates lehnte dieser – konkret die SPÖ-Abgeordneten – einen Gesetzesentwurf ab. Ein wesentlicher Grund, warum die Abgeordneten ihre Zustimmung verweigerten: Mangelnde Transparenz über die Verwendung der 150 Mio. Euro an Fördergeldern. Die Bundesregierung will nun diese Sonderförderungen für 47 Biomasseanlagen mittels eines einfachgesetzlichen Grundsatzgesetzes durchsetzen und hat Ende Februar einen entsprechenden Begutachtungsentwurf ausgesendet. Den Ländern obliegen die Ausführungsgesetze und damit die Festsetzung der Höhe der Nachfolgetarife. Nicht mehr enthalten ist die gänzliche Befreiung der GIS-KundInnen von den Ökostromförderkosten.

2. Auswirkungen

Die Finanzierung der Ökostromförderung erfolgt nicht über Steuern, sondern sie ist direkt über die jährliche Stromrechnung zu bezahlen. Die privaten Haushalte und kleinen Betriebe finanzieren mit über 50% den Großteil der Ökostromförderung, obwohl sie nur knapp ein Viertel des Stroms verbrauchen. 2019 sind die Kosten für die Ökostromförderung mit 70 Euro pro Jahr für einen durchschnittlichen Stromverbrauch eines Haushaltes deutlich gesunken. Grund dafür ist der gestiegene Strompreis (Förderbedarf sinkt) und die Tatsache, dass für einige Erzeugungsanlagen die reguläre Förderdauer endete. Diese erreichte Reduktion des Ökostromförderbeitrages allerdings mit kostspieligen Sonderlösungen zu konterkarieren, ist der falsche Weg. Nachdem die Länder in den Ausführungsgesetzen nur die Höhe der Nachfolgetarife bestimmen sollen und die dafür erforderlichen Mittel durch Zuschlag zu den Netzentgelten der im Bundesland tätigen Netzbetreiber eingehoben werden sollen, fallen die Kosten für

diese Sonderförderung je Bundesland unterschiedlich hoch aus. Je mehr Biomasseanlagen in einem Bundesland Anspruch auf Nachfolgetarife haben, desto höher die Kosten, die private Haushalte und Unternehmen in diesem Bundesland zu tragen haben werden. In Wien würde diese Belastung gering sein, weil hier nur eine Biomasseanlage (Simmering) betrieben wird und die Kosten auf viele NetznutzerInnen verteilt wird. Anders sieht die Situation in Bundesländern mit vielen alten, ausgeförderten Biomasseanlagen, die Anspruch auf Nachfolgetarife haben, aus. Dazu dürften vor allem Niederösterreich, Steiermark und Kärnten zählen. Es ist nämlich auch nicht bekannt, wo sich die Biomasseanlagen befinden, die Anspruch auf Nachfolgetarife haben.

Aufgrund der allgemeinen Daten wissen wir aber, dass es in Österreich derzeit 130 Biomasseanlagen gibt, die 3,4 Prozent des Stromverbrauches in Österreich decken. Aber nur für 47 Biomasseanlagen davon läuft die Förderung aus. 83 Anlagen erhalten weiter reguläre Förderungen (Einspeisetarife). In den betroffenen 47 Anlagen sind österreichweit deutlich weniger als 200 Vollzeitäquivalente beschäftigt.

3. Stand der Verhandlungen

Die Begutachtungsfrist endet mit 26. März 2019. Zum Grundsatzgesetz wurden von mehreren Seiten verfassungsrechtliche Bedenken aufgeworfen, ob aufgrund der Kompetenzdeckungsklausel eine bundesgrundsatzgesetzliche bzw. landesgesetzliche Regelung der selben Materie überhaupt möglich ist. Die AK lässt diesen Punkt durch ein Rechtsgutachten näher prüfen.

Betreffend die Ausführungsgesetze der Länder gibt es weiters beihilferechtliche Bedenken. Nachdem den Ländern in ihren Ausführungsgesetzen ein Spielraum bei der Festlegung der Höhe der Nachfolgetarife möglich ist, könnte die EU-Kommission dies als neue Förderung sehen. Um Rechtssicherheit zu erhalten, muss daher jedes einzelne Bundesland das Ausführungsgesetz, welches die Förderregeln enthält, bei der EU-Kommission notifizieren. Diese sehr hohe Rechtsunsicherheit, verbunden mit einem langen und aufwendigen beihilferechtlichen Verfahren, wäre bei einer Regelung innerhalb des bestehenden und notifizierten Ökostromgesetzes nicht erforderlich.

Die Bundesregierung erweist den Anlagenbetreiber durch dieses Grundsatzgesetz einen sehr schlechten Dienst, da diese Regelung mit hoher Rechtsunsicherheit behaftet ist. Aus dieser Sicht sollten die Länder das Grundsatzgesetz ablehnen, da der Bund seine Verantwortung, eine beihilferechtlich konforme Regelung zu schaffen, auf die Länder abwälzt.

Nicht zuletzt aus diesem Grund lehnt die AK den Entwurf des Grundsatzgesetzes ab. Die ursprünglich geplante vollständige Befreiung einkommensschwacher Haushalte von den Ökostromförderkosten ist im Grundsatzgesetz nicht mehr vorgesehen. Die AK fordert jedoch diese.

4. Forderung der AK

Weitere Förderungen für Biomasseanlagen kann es aus AK-Sicht nur geben, wenn es klare Vorgaben gibt, die ein Weiterbestehen der Anlagen nach Ende der Sonderförderung gewährleistet. Orientieren kann man sich dabei an den Vorgaben für Biogasanlagen. Diese müssen eine Mindesteffizienz nachweisen und ein betriebswirtschaftliches Konzept vorlegen. Das soll verhindern, dass die Anlagen trotz der Sonderförderungen zusperren oder weiter auf Subventionen angewiesen sind. Hierbei ist auch nach Anlagen zu unterscheiden, die Strom und Wärme oder nur Strom produzieren. Erstere sind meist effiziente Anlagen, zweitere sind in der Regel ineffizient und teuer. Zudem werden viele Biomasseanlagen stromgeführt betrieben, obwohl diese Anlagen viel effizienter Wärme erzeugen könnten. Diese Wärme wird auch gebraucht, um die erneuerbaren Ziele im Wärmebereich erreichen zu können.

TOP 3.7.7 Amazon im Visier der österreichischen und europäischen Wettbewerbsbehörden

1. Beschreibung der Problematik

Amazon erwirtschaftete 2018 einen weltweiten Umsatz in der Höhe von rd. 210 Mrd. Euro, einen Betriebsgewinn von rd. 11 Mrd. Euro, beschäftigt weltweit über 600.000 ArbeitnehmerInnen und ist mit einer Marktkapitalisierung von mehr als 730 Mrd. Euro eines der weltweit wertvollsten börsennotierten Unternehmen.

Sein Geld verdient der Mega-Konzern im Wesentlichen über drei Wege:

Amazon ist selbst der größte Online-Händler, betreibt gleichzeitig den mit Abstand größten Online-Marktplatz für DrittanbieterInnen (Amazon-marketplace) und ist einer der größten Anbieter von Webservices (Cloud-Dienste, Serverleistungen), wobei der Konzern mit Webservices das meiste Geld verdient.

Etwas mehr als 45% des Onlinehandels in Deutschland wird über Amazon abgewickelt, der sich wie folgt verteilt: Amazon 20,5%, Amazon-marketplace 25,3% (Quelle: statista). Für Österreich liegen hierzu keine vergleichbaren Daten vor, die Marktstellung von Amazon dürfte ähnlich stark sein.

Amazon ist bei einzelnen Handelssortimenten (Büchern, Elektroartikeln, Spiel- und Freizeitwaren) mittlerweile so stark geworden, dass unabhängige HändlerInnen oftmals über Amazon-marketplace verkaufen müssen, um ihre KundInnen zu erreichen.

Die Doppelfunktion von Amazon als Internet-Händler und als Plattformbetreiber für HändlerInnen aller Art wirft in Verbindung mit der Marktmacht von Amazon zahlreiche Fragestellungen auf: Was wird mit den Daten gemacht, die Amazon von seinen HändlerInnen erhält? Wie sehen die Geschäftspraktiken von Amazon gegenüber seinen HändlerInnen aus? Nutzt Amazon die Plattform dazu, das eigene Sortiment zu optimieren?

2. Auswirkungen

Zahlreiche Händler- bzw. Unternehmensvereinigungen, wie der Handelsverband in Österreich, haben die Wettbewerbsbehörden über unfaire bzw. missbräuchliche Geschäftspraktiken und Verhaltensweisen von Amazon informiert. Dazu zählen:

- Unbegründete und plötzliche Sperren von HändlerInnenkonten;
- Verpflichtung, die Einkaufspreise offen zu legen;
- Hinzufügen von unrichtigen Lieferangaben durch Amazon bei den HändlerInnen;
- Unbegründeter Verlust von Produktrankings der HändlerInnen;
- Gerichtsstandsklauseln, die eine Klage erschweren;
- Einbehalt von Zahlungen und verzögerte Auszahlungen.

Der EU-Kommission dürften weiters Beschwerden vorliegen, wonach Amazon Daten, die auf Amazon-marketplace im Zusammenhang mit Transaktionen von Drittverkäufern generiert oder erhoben werden, für eigene Online-Einzelhandelstätigkeiten nutzt.

Folgende Verfahren wurden aufgrund der eingereichten Beschwerden von den Wettbewerbsbehörden eingeleitet:

Europäische Kommission

Im September 2018 hat die EU-Kommission förmliche Auskunftersuchen an HändlerInnen, die Amazon-marketplace für ihre Onlineverkäufe nutzen, versandt. Der Schwerpunkt der EU-Untersuchungen gegen Amazon liegt auf eine etwaige missbräuchliche Verwendung der von HändlerInnen generierten Daten zum Zwecke der Optimierung eigener Online-Aktivitäten.

Deutsches Bundeskartellamt

Ende November 2018 hat das deutsche Bundeskartellamt ein Missbrauchsverfahren gegen Amazon eröffnet.

Gegenstand des Verfahrens sind die Geschäftsbedingungen und Verhaltenspraktiken von Amazon auf dem deutschen Amazon-marketplace gegenüber den HändlerInnen.

Bundeswettbewerbsbehörde

Im Dezember hat der Handelsverband eine Beschwerde bei der Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) eingebracht. Im Februar 2019 hat die BWB bekanntgegeben, ein Ermittlungsverfahren wegen Markt-machtmissbrauchs einzuleiten. Die BWB untersucht – ebenso wie das deutsche Bundeskartellamt – etwaige missbräuchliche Geschäftsbedingungen und Verhaltensweisen von Amazon gegenüber den HändlerInnen. Gen.-Dir. Thanner hat mitgeteilt, dass er bezüglich der Sachverhalte eng mit der EU-Kommission und dem deutschen Bundeskartellamt zusammenarbeiten wird.

3. Stand der Verhandlungen

Sämtliche Behörden stehen noch ganz am Anfang ihrer Untersuchungen. Die BWB kann nach Abschluss der Ermittlungen ein Missbrauchsverfahren vor dem Kartellgericht einleiten. Dieses hat festzustellen, ob ein Missbrauch vorliegt und gegebenenfalls diesen abzustellen. Die BWB kann auch die Verhängung von Bußgeldern beantragen.

Für Österreich wird erfahrungsgemäß frühestens in 2 Jahren mit einer Entscheidung zu rechnen sein. EU-Kommissionsentscheidungen dauern im Regelfall viel länger (z.B. Google Android 7 Jahre!).

TOP 3.7.8 Frequenzversteigerung und 5G-Ausbau

1. Beschreibung der Problematik

Am 5.3.2019 ist die erste Versteigerung von Frequenzen zu Ende gegangen, die zu einem Großteil zur Einführung von 5G, dem nächsten Mobilfunkstandard, dienen. Es handelt sich dabei um Frequenzen, die durch ihre technischen Eigenschaften zwar hohe Datenraten ermöglichen, aber eher kleinräumig, also vor allem in Ballungsgebieten, eingesetzt werden können. Eine weitere, größere, Versteigerung ist bereits für nächstes Jahr in Vorbereitung. Dort werden Frequenzen vergeben, die für die Versorgung in der Fläche besser geeignet sind.

Die jetzige Versteigerung beinhaltete eine **regionale Stückelung**. Es konnten also keine österreichweiten Frequenzblöcke erworben werden, sondern die Lose wurden in 12 Regionen aufgeteilt (im Prinzip Bundesländer und große Städte). Dies sollte, in Verbindung mit relativ **geringen Mindestgeboten** von insgesamt € 30 Mio., auch dazu dienen, **potenziellen neuen regionalen Betreibern** die Chance zu bieten, Frequenzen zu ersteigern und damit neue Geschäftsmodelle zu ermöglichen.

Diese Strategie ist aufgegangen. Insgesamt haben 7 Unternehmen Frequenzblöcke ersteigert. Die drei großen **Mobilfunkunternehmen in jeder Region, 4 Betreiber jeweils nur in einzelnen Regionen**, womit insgesamt **€ 188 Mio.** Erlöst worden sind.

Ergebnisse im Detail:

Betreiber	Preis in €	Ersteigerte Regionen
A1 Telekom	64.345.972	alle
Hutchison Drei	51.910.054	alle
T-Mobile	56.903.001	alle
MASS Response	1.845.000	NÖ + Bgld
LIWEST	5.328.000	OÖ und Linz/Wels
Salzburg AG	4.359.449	Sbg - Land, Sbg - Stadt und Stmk
Holding Graz	2.998.100	Stmk und Graz
Gesamt	187.689.576	

2. Auswirkungen

Das Ergebnis der Auktion kann **durchwegs positiv gewertet** werden:

- Der erzielte **Preis** dürfte sicherlich dem **wirtschaftlichen Wert** der Frequenzen widerspiegeln.
- Die **bestehenden Betreiber haben flächendeckend Frequenzen** bekommen in einem Ausmaß, das bequem ausreicht Dienste anzubieten.
- **Vier regionale Betreiber** haben (überraschenderweise) Frequenzen erworben und können nun mit eigenen Diensten starten.
- Österreich ist **mit dieser Vergabe relativ früh dran** und hat somit im Vergleich zu anderen europäischen Ländern eine gute Ausgangslage.

3. Stand und weitere Entwicklung

Der Infrastruktur-Ausbau kann nun relativ zeitnahe starten, wobei zum Großteil bestehende Antennenmasten aufgerüstet werden. Zusätzlich, insbesondere im städtischen Bereich, kommen (Kleinst-)Antennen hinzu.

Geschäftsmodelle:

5G ist nicht nur eine Weiterentwicklung bestehender Mobilfunktechnologien, sondern eröffnet viele verschiedene Dienste (eher vergleichbar mit einem flächendeckenden WLAN- als mit einem Handynet). Es ist zu erwarten, dass die **klassischen Mobilfunkbetreiber vor allem mit mobilen Anwendungen** ins Rennen gehen (sobald geeignete Endgeräte am Markt sind), während die neuen **regionalen Betreiber** darüber vor allem **stationäre Breitbandanschlüsse** anbieten, die über Funk statt Kabel angebunden sind. Darüber hinaus sind natürlich noch andere spezialisierte Dienste (Stichwort Verkehr) und maßgeschneiderte Lösungen für z.B. große Unternehmen möglich.

Next Steps:

Die jetzige Auktion betraf nur einige Frequenzen, die erstmals für Mobilfunk zur Verfügung stehen. Diese haben zwar eine **große Bedeutung für die Einführung** der neuen Technologie, eignen sich aber technisch **nicht für eine flächendeckende Versorgung** (weshalb auch der oft zitierte Vergleich mit der Versteigerung von 2013, die ca. € 2 Mrd. Erlös brachte, nicht gezogen werden kann).

Interessant wird erst die **nächste Versteigerung in ca. einem Jahr**, wo einerseits zusätzliches Spektrum bisheriger Rundfunkfrequenzen und andererseits wichtige Frequenzen, die Mobilfunkbetreiber bisher genutzt haben, deren Nutzungsrechte aber auslaufen, zur Vergabe kommt. Somit wird dieser Frequenzauktion eine größere Bedeutung zugemessen als der jetzigen. Ob auch dort kleine Betreiber wieder erfolgreich mitbieten wollen bzw. können, bleibt aber abzuwarten.

4. Position/Forderung der AK

Der jetzige Schritt in Richtung 5G ist **aus Sicht der AK durchaus** positiv zu werten und garantiert relativ **früh den Ausbau** des Netzes **und die Entwicklung neuer Dienste**. Dies kann für den **Wirtschaftsstandort einige positive Impulse** bieten.

Besonders **erfreulich ist, dass es auch auf regionaler Ebene kleinere Betreiber geschafft haben, erfolgreich mitzubieten**. Dies schafft **zusätzlichen Wettbewerb** und lässt damit für KonsumentInnen eine größere Auswahl und erschwingliche Tarife erwarten.

Essenziell ist aber dennoch, dass es auf politischer Ebene **weiterer Anstrengungen bei der Digitalisierung** bedarf. Trotz (bzw. gerade wegen) 5G ist der weitere Infrastrukturausbau insbesondere mit Lichtwellenleitern notwendig. Deshalb sollen auch **weiterhin Auktionserlöse in diesen Bereich über Förderungen reinvestiert** werden, um gerade auch wirtschaftlich weniger lukrativen Regionen eine gute Versorgung zu gewährleisten.