TOP 3.7.1
Konjunkturstärkungsgesetz 2020

TOP 3.7.2
Digital Services Act – interessenpolitische Aktivitäten und AK #policyhack

TOP 3.7.3
Der Energie- und Klimahilfsfonds zur Unterstützung benachteiligter Haushalte

TOP 3.7.4
EU-Mobilitätspaket in Kraft

TOP 3.7.5
Katalysatoren für Dieselfahrzeuge – mögliche Auswirkungen für Österreich (EuGH Entscheidung Herbst)

TOP 3.7.6
Aktueller Bericht

Bereich Wirtschaft – Kubitschek
Abteilung Steuerrecht – Vanessa Mühlböck

TOP 3.7.1 Konjunkturstärkungsgesetz 2020

1. Beschlossene Maßnahmen

Mit dem Konjunkturstärkungsgesetz 2020, welches mit 27.07.2020 in Kraft ist, will die Regierung steuerliche Maßnahmen setzen, um die COVID-19-Krise zu überwinden. Schwerpunktmäßig soll es dabei zu einer Entlastung bei der Einkommensteuer und zu Investitionsbegünstigungen kommen.

Dabei wurden insbesondere folgende Maßnahmen beschlossen:

- **Senkung des Eingangssteuersatzes**: Der Eingangssteuersatz in der Einkommen- bzw. Lohnsteuer wird rückwirkend mit 01.01.2020 von 25 % auf 20 % gesenkt. ArbeitgeberInnen haben bis 30.09.2020 eine Aufrollungsverpflichtung für bereits bezahlte Löhne und Gehälter.
- **Degressive Abschreibung**: Für Anlagegüter wird die Möglichkeit der degressiven Absetzung für Abnutzung (AfA) in Höhe von 30 % geschaffen. Die Anschaffung oder Herstellung muss nach dem 30.6.2020 erfolgen. Bestimmte Anlagegüter sind davon ausgenommen (Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme von CO2 emissionsfreien Kraftfahrzeugen; unkörperliche Wirtschaftsgüter, Gebäude, gebrauchte Wirtschaftsgüter uam).
- **Erhöhte Abschreibung für Gebäude**: Auch für Gebäude, die nach dem 30.06.2020 angeschafft oder hergestellt werden, gibt es für die ersten beiden Jahre der Absetzung eine erhöhte AfA. Im ersten Jahr je nach Gebäude max. 7,5 % bzw max 4,5 % sowie im zweiten Jahr max 5 % bzw 3 %.
- **Befristete Verlängerung des Spitzensteuersatz von 55 % bis 2025**
- **Erhöhung der Negativsteuer**: Der Zuschlag zum Verkehrsabsetzbetrag für ArbeitnehmerInnen wird von 300 Euro auf 400 Euro erhöht. Das ergibt für ArbeitnehmerInnen eine um 100 Euro höhere Negativsteuer (SV-Bonus) ab dem Veranlagungsjahr 2020.
- Verfahrensrechtliche **Erleichterungen im Zusammenhang mit dem Familienbonus** Plus bei nicht steueroptimaler Beantragung der Eltern.
- **Erhöhung des Jahressechstels um 15 %** für Weihnachts- und Urlaubsgeld für ArbeitnehmerInnen, die zumindest teilweise in Kurzarbeit waren.
- **Erhöhung der Buchführungsgrenze in der Land- und Forstwirtschaft**: Für land- und Forstwirtschaftliche Betriebe wird die Umsatzgrenze für die Buchführungspflicht von 550.000 Euro auf 700.000 Euro erhöht. Zudem werden die Größenkriterien für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Pauschalierung gestrichen, weshalb allein der Einheitswert maßgeblich ist.
- Land- und Forstwirtschaftliche Einkünfte können auf Antrag auf 3 Jahre verteilt werden, was zu einer Gewinnglättung und folglich einem Progressionsvorteil führt.
- **Einführung eines Verlustrücktrages für Verluste im Jahr 2020**: Unternehmen haben die Möglichkeit Verluste aus dem Jahr 2020 bis zu 5 Mio Euro in die Veranlagungsjahre 2019 und 2018 rückzutragen und folglich mit den dort entstandenen Gewinnen gegen zu rechnen.
- **Erhöhung der Flugabgabe**: Die Flugabgabe wird für Mittelstreckenflüge auf 12 Euro und für Kurzstreckenflüge auf 30 Euro erhöht.

2. Auswirkungen

Wenngleich mit dem Konjunkturstärkungsgesetz einzelne begrüßenswerte Entlastungen für ArbeitnehmerInnen beschlossen wurden, liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen bei der Reduktion von unternehmensbezogenen Steuern. Bei vielen dieser Maßnahmen wird der **konjunkturstärkende Effekt und die Treffsicherheit in Frage gestellt**.

Insbesondere die Entlastungsmaßnahmen für die Land- und Forstwirtschaft, die ohne zeitliche Beschränkung und sogar rückwirkend bis 2018 wirksam werden, stehen in keinerlei Zusammenhang mit der Covid-Krise und leisten kaum einen Beitrag zur Wirtschaftsbelebung. Auch die mit der verstärkt auftretenden Borkenkäferproblematik durch die Fichten-Monokulturen begründete Vergünstigung für die Forstwirtschaft wird sachlich ungerechtfertigt als wirtschaftsstärkende Maßnahme eingeführt, obwohl **keine erkennbaren Wirtschaftsimpulse** davon ausgehen.

Aber auch viele der anderen Unternehmensförderungen vermögen dem eigentlichen Ziel des Konjunkturstärkungsgesetzes nur in geringem Maße gerecht zu werden. So wird eine degressive Abschreibung auf Gebäude im vorgeschlagenen Maße die Investitionstätigkeit kaum steigern. Vielmehr sind darin **spezifische Unternehmensförderungen** zu erkennen, die in der derzeitigen Situation nicht nur nicht effektiv sind, sondern im Gegenteil den **Staatshaushalt noch weiter belasten** und folglich den Spielraum für konkrete konjunkturpolitische Impulse reduzieren.

3. Position/Forderung der AK

Es sollten diese Mittel verstärkt in die Förderung des privaten Konsums und zur Stärkung des Arbeitsmarktes investiert werden. Hier wird jedoch zu wenig bis gar nichts getan. So bringt die Senkung des Eingangsteuersatzes für ArbeitnehmerInnen eine maximale Entlastung von 350 Euro jährlich. Das ist nur ein Bruchteil dessen, was seit der letzten Steuerreform 2016 an Kalter Progression angelaufen ist. Damit wurde ArbeitnehmerInnen zunehmend Kaufkraft entzogen. Diese den ArbeitnehmerInnen und somit KonsumentInnen zurückzugeben würde den privaten Konsum erheblich stärken. Damit wird letztlich die Konjunktur als Ganzes gestärkt, was UnternehmerInnen ebenso hilft. Vielen kleinen Unternehmen sogar mehr, als manche hier umgesetzten Steuerbegünstigungen, die oftmals auf Großbetriebe abzielen.

Gänzlich fehlen Maßnahmen zur Stärkung des Arbeitsmarktes. Gerade in Zeiten einer Rekordarbeitslosigkeit sind diese jedoch dringend erforderlich.

Hinzu kommt: Wenn Unternehmen in der Krise mit sehr viel Steuergeld gerettet werden, muss klar sein, dass nach der Krise bei guter Gewinnlage die Bereitschaft da sein muss, einen fairen Beitrag zu leisten. Pläne zur KöSt-Senkung, zur Einführung einer fiktiven Eigenkapitalverzinsung und andere kapitalseitige Steuergeschenke dürfen jedenfalls nicht folgen.

Dies gilt umso mehr, als die Finanzierungsfrage der Maßnahmen im Wesentlichen offen ist. Die AK hat im Rahmen ihres Reformprogramms „Österreich neu starten“ geeignete Finanzierungsinstrumente vorgelegt. Es braucht insbesondere eine Beteiligung von MillionärInnen und MilliardärInnen an der Finanzierung der entstandenen Kosten.

Bereich Wirtschaft – Kubitschek
Büro für Digitale Agenden – Fridolin Herkommer

TOP 3.7.2 Digital Services Act – interessenpolitische Aktivitäten und AK #policyhack

1. Position/Forderung der AK

Die Europäische Kommission unter Ursula von der Leyen hat eine Reihe von Initiativen im Bereich der Digitalisierung angekündigt. Bis Ende des Jahres 2020 wird sie unter anderem einen Legislativvorschlag zur Überarbeitung der rechtlichen Regeln bei wirtschaftlichen Aktivitäten auf Online-Plattformen präsentieren („Legislativpaket über digitale Dienste" – Digital Services Act, kurz DSA).

Für die derzeit laufende Konsultation hat die AK rechtspolitische Positionen und Forderungen in den Bereichen Arbeits- und Sozialrecht, KonsumentInnenschutz, Steuerrecht und Wettbewerbsrecht erarbeitet. Zur Interessendurchsetzung wurden Hintergrundgespräche mit EU-Abgeordneten geführt, Hearings mit der Berichterstatterin im EU-Parlament wurden wahrgenommen und Forderungen an alle EU-Abgeordneten verschickt. Am 22. Oktober ist ein Webinar zum DSA geplant; interessenpolitische Dissemination findet außerdem im Rahmen von Fachinputs gegenüber Medien und im wissenschaftlichen Kontext statt. Weitere Publikationen und Aktivitäten auf EU-Ebene befinden sich in Vorbereitung. Die Antworten der AK zu der Konsultation können auf der AK EUROPA Webseite aufgerufen werden. Die AK geht dabei auch auf Themen ein, die in der Konsultation nicht explizit erwähnt werden, wie zum Beispiel die Verschiebung von Gewinnen in Länder mit Niedrigsteuersätzen, die den Digitalkonzernen unfaire Wettbewerbsvorteile verschafft.

Eine neue Herausforderung war, dass sich ein Abschnitt der Befragung insbesondere mit den Arbeitsbedingungen der Beschäftigten (wie wirtschaftliche/persönliche Abhängigkeit, Lohn/Gehalt, Arbeitszeit, Arbeitsschutz, Haftung) in der Digitalwirtschaft befasst und sich einige dieser Fragen sogar direkt und ausschließlich an die Online-Arbeitskräfte richten. Einerseits ist dies begrüßenswert, andererseits haben die meisten Beschäftigten keine Erfahrung mit EU-Konsultationsverfahren. Um der direkten Beteiligung von PlattformarbeiterInnen Raum zu schaffen, wurde ein innovatives Partizipationsformat, der AK #policyhack, zur Verfügung gestellt.
Eine Website (www.policyhack.eu) wurde eingerichtet, auf der die AK Beschäftigte zur Teilnahme aufruft und auch eine Anleitung zum Ausfüllen des Fragebogens bereitstellt. Zudem hat die AK kostenlose Workshops angeboten, um die Online-Beschäftigten persönlich zu unterstützen und dabei einen Austausch über gemeinsame Arbeitsrealitäten bzw. eine Solidarisierung anzuregen. Die Initiative fand unter Beteiligung und Einbindung des ÖGB statt und wurde auch mit der IG Metall in Deutschland geteilt, um die Teilnahme an der Befragung zu erhöhen. Das innovative Beteiligungsformat AK #policyhack wurde außerdem so angelegt, dass es sich auf andere EU-Konsultationsverfahren transferieren lässt.

Ende des Jahres soll jedenfalls schon ein Gesetzesvorschlag zum DSA veröffentlicht werden, wozu eine umfassende Stellungnahme der AK vorbereitet wird. Nächstes Jahr soll eine Initiative zu den Arbeitsbedingungen der PlattformarbeiterInnen folgen und auch hierzu werden Aktivitäten vorbereitet.

Im Zuge der interessenpolitischen Auseinandersetzung mit dem DSA konnten folgende zentrale beschäftigungspolitische Forderungen nach Mindestkriterien formuliert werden, die sich auch im persönlichen Austausch mit den Online-Beschäftigten bestätigt haben:

- Die rechtliche Klar- und Feststellung, dass PlattformarbeiterInnen im Zweifel in einem unselbstständigen Arbeitsverhältnis zur Plattform stehen.
- Einschlägige Kollektiv- oder Tarifvertragsbestimmungen bzw Mindestentgeltregelungen müssen zur Anwendung kommen.
- Für digital agierende Unternehmen und DienstleisterInnen gelten die gleichen ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen wie für die stationäre Wirtschaft. Zudem ist von den digitalen Plattformen für ihre Beschäftigten der Abschluss einer verpflichtenden Unfallversicherung vorzusehen.
- Die Plattform ist für ihre unselbständig Beschäftigten für die Abfuhr von Lohnsteuer, Sozialversicherungsabgaben und allen anderen lohnabhängigen Abgaben verantwortlich.
- Plattformen sind gegenüber Behörden und Sozialversicherungsträgern informationspflichtig, auch wenn keine Arbeitsverhältnisse zu Online-Plattformen, sondern zu den LeistungsempfängerInnen vorliegen.
- Zur Vermeidung von Lohndumping muss sichergestellt werden, dass die Entlohnung bzw die Honorare für Selbständige nicht unter jenen für unselbständig Beschäftigte, die die gleichen oder ähnliche Tätigkeiten verrichten, liegen dürfen.
- Auch Standby-Zeiten und Suchzeiten müssen als Arbeitszeit zählen.
- Das Gleichbehandlungsrechts sowie die Verpflichtung der gleichen Bezahlung müssen angewendet werden.
- Die Anwendung von Konkurrenz- sowie Exklusivitätsklauseln sowie aller anderen unlauteren Klauseln in Beschäftigungsverträgen oder Verträgen mit Selbständigen muss von vornherein ausgeschlossen werden.
- Es muss offengelegt werden, wie Ratings über PlattformarbeiterInnen zustande kommen. Ratingsysteme müssen diskriminierungsfrei gestaltet sein und verfälschte Ratings müssen richtiggestellt werden können.
- Selbständig tätige Personen müssen im Streitfall die Möglichkeit haben, sich an die zuständige Regulierungsbehörde zu wenden und entsprechende Unterstützung erhalten.

Diese Positionen sollen entlang des Legislativvorschlags in einem nächsten Schritt im intensiven Austausch mit PlattformarbeiterInnen und der Gewerkschaft weiterentwickelt und zugespitzt werden.
Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass es aus Sicht der AK zentral ist, einen Ausgleich zwischen den Interessen der Digitalwirtschaft und den Interessen der ArbeitnehmerInnen und der Allgemeinheit zu finden und plattformbasierte Geschäfts- und Arbeitsbereiche einer europaweit einheitlichen Regulierung zu unterwerfen.

Bereich Wirtschaft – Kubitschek
Abteilung Wirtschaftspolitik – Dorothea Herzele und Sandra Matzinger

TOP 3.7.3 Der Energie- und Klimahilfsfonds zur Unterstützung benachteiligter Haushalte

1. Beschreibung der Problematik

Für energiearme und finanziell benachteiligte Haushalte stellt die uns alle betreffende Energie- und Klimawende eine besondere Herausforderung dar. Diese müssen bereits jetzt mit geringen Einkommen, häufig hohen Energiekosten, thermisch schlecht sanierten Wohnhäusern sowie teilweise im Winter sehr kalten und im Sommer sehr heißen Wohnräumen zurechtkommen. Die COVID19-Pandemie hat die Situation vieler Haushalte nochmals verschärft und uns allen auch die Wichtigkeit einer durchgehenden und leistbaren Energieversorgung vor Augen geführt. Um dieser benachteiligten Gruppe besondere Unterstützung zukommen zu lassen, fordert die AK einen Energie- und Klimahilfsfonds. Denn alle sollen von einem nachhaltigen und sauberen Energiesystem profitieren und an einer klimaneutralen Zukunft teilhaben können.

2. Auswirkungen

Bereits vor der Corona-Pandemie gab es eine nennenswerte Anzahl an Haushalten, die als energiearm zu bezeichnen waren. 2019 konnten sich knapp 160.000 Personen in Österreich nicht leisten, die Wohnung im Winter warm zu halten, 372.000 Personen konnten ihre Energierechnungen nicht pünktlich zahlen, über 400.000 Personen konnten sich keine Waschmaschine oder einen Geschirrspüler leisten und über 820.000 Personen waren mit Feuchtigkeit oder Schimmel in ihren Wohnräumen konfrontiert (davon 158.000 Kinder unter 17 Jahre).
Während der Corona-Pandemie zeigte sich, wie wichtig eine sichere Versorgung mit Energie ist, da plötzlich alle aufgefordert waren, zu Hause zu bleiben. Damit verbunden erhöhte sich der Energieverbrauch und damit auch die Ausgaben, die Haushalte für Energie tätigen mussten. Die Strom- und Gasversorger reagierten darauf und vereinbarten mit dem Klimaschutzministerium freiwillig auf Abschaltungen von Strom und Gas bei HaushaltskundInnen und kleinen FirmenkundInnen, auch bei Zahlungsverzug oder Vorliegen von Schulden, zwischen Ende März und Ende Juni 2020 zu verzichten. In weiterer Folge sollte betroffenen KundInnen mit Ratenzahlungen und Zahlungsaufschub geholfen werden.
Ein erstes Monitoring der zuständigen Aufsichtsbehörde E-Control ergab für die Monate April und Mai: über 8.100 Strom-Abschaltungen wurden in diesen Monaten nicht durchgeführt, bei Gas waren es 2.900. Im Vergleich zu den im Vorjahr in den Vergleichsmonaten tatsächlich durchgeführten Abschaltungen kam es damit bei Strom zu einer Verdopplung, bei Gas zu einer Erhöhung um ein Drittel! Zusätzlich wurden im Strombereich bei 12.000 Haushalten Teilzahlungsbeträge reduziert, weiters über 8.500 Stundungen gewährt sowie rund 5.000 Ratenzahlungsvereinbarungen abgeschlossen. Bei Fälligstellung der offenen Energierechnungen droht eine Welle von Abschaltungen.

3. Position/Forderung der AK

Um diese besonders betroffenen Haushalte zu unterstützen fordert die AK daher einen Energie- und Klimahilfsfonds. Dieser soll kurzfristig beim Bezahlen von Energierechnungen helfen, mittelfristig eine leistbare und durchgehende Energieversorgung sicherstellen und langfristig Teilhabe

einkommensschwacher Haushalte an einer klimaneutralen Zukunft ermöglichen und so Energiearmut nachhaltig bekämpfen.

Folgende **Aufgabenstellung** kommt dem Energie- und Klimahilfsfonds dabei zu:

- Einerseits soll er als **zentrale Schnittstelle** zur Vernetzung relevanter Stakeholder (bspw. Bund/Ministerien, Länder, Gemeinden, Energieunternehmen, soziale Organisationen, Interessenvertretungen etc.) sowie als **Finanzierungsmechanismus** zur Umsetzung und Anreizung von Maßnahmen (thermische Sanierungen, Effizienzmaßnahmen, Hilfe bei Zahlungsschwierigkeiten) agieren.
- Andererseits soll er als **Kompetenzzentrum** fungieren, das **spezifisches Wissen** über die Problemlagen betroffener Personengruppen generiert und **Forschungsförderung** zu umfassenden Analyse betreibt.

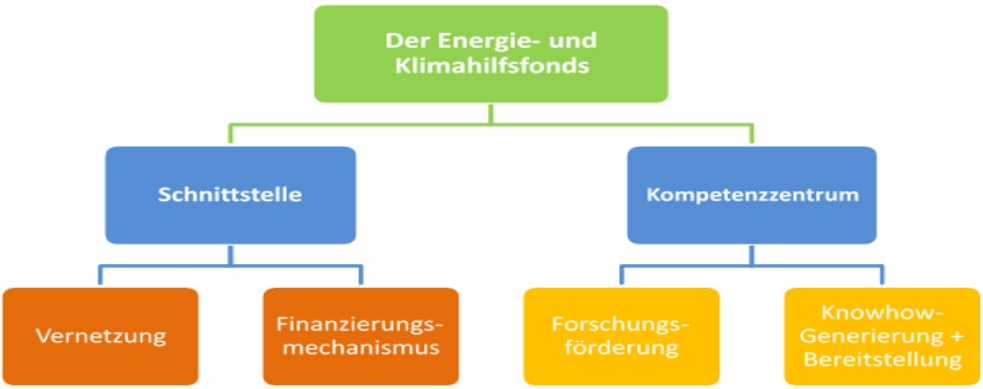

Abbildung 1: Aufgabenstellung des Energie- und Klimahilfsfonds

Wichtig ist, den Fonds als **unabhängige Stelle zu verorten** – als interministeriale Stabsstelle (zwischen Klima- und Sozialministerium) um der Mehrdimensionalität von Energiearmut gerecht zu werden. Wesentlich ist auch die Einbeziehung der Länder und Gemeinden, um einerseits eine Bündelung von Knowhow und Umsetzungsmöglichkeiten zu schaffen und andererseits Doppelgleisigkeiten zu verhindern.

Finanziert werden soll der Fonds **aus unterschiedlichen Quellen**: einerseits sollen Zahlungen, die im Zuge des Energieeffizienzgesetzes für nicht gesetzte Energieeffizienzmaßnahmen zu tätigen sind, eingespeist werden, weiters könnten Zahlungen aus dem ETS-Handel genutzt und auch bereits bestehenden Maßnahmen, wie bspw. Förderungen für Heizungswechsel, eingegliedert werden. Damit wird erreicht, dass der Fonds die nötige finanzielle Schlagkraft besitzt, um einkommensarme Haushalte auch tatsächlich nachhaltig unterstützen zu können und damit auch größere Verbesserungen getätigt werden können. Gleichzeitig soll der Fonds als Informationstool bzw. zentrale Anlauf- und Auskunftsstelle für bund-, landes- oder gemeindespezifische Maßnahmen/Förderschienen dienen. Zusätzlich wird es vor allem für Forschungsförderungen zu Energiearmut finanzielle Mittel aus dem allgemeinem Budget brauchen.

Die Klima- und Energiewende muss sozial gerecht gestaltet werden um alle an einer klimaneutralen Zukunft teilhaben lassen zu können. Der Energie- und Klimahilfsfonds soll dabei die zentrale Schnittstelle zwischen unterschiedlichen Stakeholdern und Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen werden um Energiearmut umfassend und nachhaltig zu bekämpfen.

Bereich Wirtschaft – Kubitschek
Abteilung Umwelt und Verkehr – Richard Ruziczka

TOP 3.7.4 EU-Mobilitätspaket in Kraft

1. Beschreibung der Problematik

Nach einer Verhandlungsdauer von mehr als drei Jahren wurde das Mobilitätspaket am 8. Juli 2020 im Europäischen Parlament (EP) beschlossen. Damit treten mit 20. August 2020 wichtige Verbesserungen für Lkw- und BusfahrerInnen in Kraft – aber auch Verschlechterungen.

Es war im Mai 2017, als die Europäische Kommission (EK) das Mobilitätspaket vorlegte mit dem Ziel, den Straßenverkehr fairer, wettbewerbsfähiger und nachhaltiger zu machen sowie klarere und einfachere Bestimmungen zu schaffen. Dieses Paket beinhaltet drei umfangreiche Vorschläge, die sich zu den umstrittensten Dossiers der vergangenen Wahlperiode entwickelten: die Ausnahmebestimmungen für LenkerInnen im Personen- und Güterbeförderungsgewerbe von der Entsenderichtlinie, die Änderung der Verordnungen zu den Lenk- und Ruhezeiten und dem Fahrtenschreiber sowie neue Regelungen zum Berufs- und Marktzugang für Transportunternehmen. Mit der Bestätigung des Trilogergebnisses durch das im Mai 2019 neu gewählte Europäische Parlament tritt ein klassischer Kompromiss in Kraft, der neben positiven Bestimmungen auch kritische Neuerungen umfasst.

2. Stand der Verhandlungen

Das Paket ist abgeschlossen und ist mit 20. August 2020 in Kraft getreten; die EK erlässt nunmehr innerhalb eines Jahres Durchführungsvorschriften; größtenteils finden die neuen Bestimmungen ab 1. Jänner 2025 Anwendung.

Die AK hat im Vorfeld der Beschlussfassung zum EU-Mobilitätspaket mehrere hochrangige Veranstaltungen mit dem damaligen Verkehrsminister Leichtfried, Vertretern der EK, des EP, der ETF, des ÖGB und DGB in Brüssel mitorganisiert; fünf Positionspapiere jeweils in Deutsch und Englisch wurden verteilt. Wiederholt wurden auch gezielte Beratungsgespräche mit EntscheidungsträgerInnen im EP abgehalten.

3. Position/Forderung der AK

Die wohl größte Verschlechterung zur bisherigen Rechtslage betrifft die nun beschlossene **Ausnahmeregelung für BerufskraftfahrerInnen von der Entsenderichtlinie**. Mit der wenig überzeugenden Begründung, dass die Entsenderichtlinie auf das Fahrpersonal im internationalen Verkehr schwierig anzuwenden sei, gibt es für diese Berufsgruppe nun als einzige eine rechtliche Ausnahme von der Richtlinie, die das Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ sicherstellen soll. So können die Unternehmen zukünftig unter anderem für grenzüberschreitende Fahrten, die im Staat der Niederlassung beginnen, die günstigere Entlohnung des Ausgangslandes anwenden, unabhängig davon wie viele Tage die Fahrt dauert. Außerdem sind zwei zusätzliche Zwischenstopps für die Be- bzw Entladung zulässig. Diese Bestimmung – immerhin ist in Österreich der Mindestlohn für das Transportgewerbe bei rund 1.600 Euro, in Rumänien und Bulgarien etwa 300 Euro – geht zu Lasten der Beschäftigten.

Die **Neuerungen bei den Lenk- und Ruhezeiten** sehen unter anderem vor, dass es bei grenzüberschreitenden Fahrten möglich wird, die wöchentliche Ruhezeit zwei Wochen in Folge von 45 Stunden

auf 24 Stunden zu verkürzen. Gleichzeitig sind die Verkehrsunternehmen nun aber verpflichtet, die Arbeit der FahrerInnen so zu planen, dass sie einmal im Monat an ihren Wohnsitz oder zur Betriebsstätte zurückkehren können. Außerdem ist nun unmissverständlich geregelt, dass die reguläre wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden nicht in der Fahrerkabine verbracht werden darf und die Kosten der Unterbringung vom Verkehrsunternehmen zu tragen sind.

Positiv wird seitens der AK eingeschätzt, dass sowohl die Regelungen zum Wettbewerb als auch jene zu den Sozialbestimmungen nun auch **für Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen** und nicht mehr erst ab 3,5 Tonnen gelten werden. Damit soll die Umgehung der Regelung durch Verwendung kleinerer Fahrzeugen unterbunden werden.

Da es sich beim Transportgewerbe auf europäischer Ebene weiterhin um einen Markt handelt, der keinen fairen Wettbewerb zwischen Ländern mit hohem und niedrigem Wirtschafts- und Lohnniveau zulässt, gelten weiterhin Beschränkungen für ausschließlich nationale Fahrten. Die sogenannte **Kabotage**, also innerstaatliche Fahrten, die von ausländischen Unternehmen durchgeführt werden, ist weiterhin auf drei Fahrten innerhalb eines Zeitraums von einer Woche beschränkt. Die Kommission hatte hier weitere Lockerungen vorgeschlagen, zu denen es glücklicherweise jedoch nicht kommt.

Wesentliche Verbesserungen der Kontrollmöglichkeiten sind von den neuen **Vorschriften zum Fahrtenschreiber** zu erwarten. Mit einer Übergangszeit von vier Jahren wird dies nun zehn Jahre früher der Fall sein als ursprünglich von der EK vorgeschlagen. Außerdem soll es den Kontrollorganen zukünftig auch möglich sein, die Fahrtenschreiber hinsichtlich Lenkzeitüberschreitungen aus der Ferne auszulesen, wodurch ein Anhalten der Lkw nicht mehr notwendig sein wird.

Derzeit bereitet die EK die detaillierten Durchführungsbestimmungen zu den einzelnen Rechtsvorschriften vor. Es wird dabei für uns von wesentlicher Bedeutung sein, darauf zu achten, dass die Verbesserungen bei den Arbeitsbedingungen nicht wieder verwässert werden.

Bereich Wirtschaft – Kubitschek
Abteilung Umwelt und Verkehr – Franz Greil

TOP 3.7.5 Katalysatoren für Dieselfahrzeuge – mögliche Auswirkungen für Österreich (EuGH Entscheidung Herbst)

1. Beschreibung der Problematik

Viele Diesel-Pkw erfüllten bei der Typengenehmigung nicht die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide (NOx), die auch im realen Fahrbetrieb auf der Straße von der EU vorgeschrieben werden. Grund hierfür sind Abschaltvorrichtungen (= Defeat Devices), welche die Abgastechnik (zB Abgasrückführung, Speicherkatalysator) nur unter bestimmten Bedingungen (vor allem „Thermofenster“ oder NOx-Reduktion nur im Außen-Temperaturbereich von 17 bis 32 Grad) arbeiten lässt. Darunter fallen alle Diesel-Pkw mit der Schadstoff Norm Euro 5, 6a und 6b, die zwischen 2009 und 2017 erstzugelassen wurden. Davon sind nicht nur Modelle der Volkswagen-Gruppe, die den Einsatz von Abschaltvorrichtungen am Prüfstand öffentlich zugegeben hat, sondern Hersteller aller Marken mit erhöhten NOx-Werten im Realbetrieb. In Österreich wird die Zahl dieser Diesel-Pkw auf rund eine Million geschätzt.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) wird in der Rechtssache C-693/18 demnächst entscheiden, ob diese Abschaltvorrichtungen nicht nur am Prüfstand, sondern auch bei realen Fahrbedingungen auf der Straße dem EU-Recht widersprechen. Hersteller verteidigen diese zweifelhafte Praxis mit „Schutz des Motors vor Beschädigung und Unfall“, ein französisches Gericht sah darin aber einen Verstoß gegen die EU-Typengenehmigungsvorschriften und rief den EuGH an.

2. Auswirkungen

Sollte der EuGH das Urteil fällen, dass der dauerhafte Einsatz von Abschaltvorrichtungen bei der Abgastechnik nicht den Bestimmungen der Verordnung (EG) 715/2007 entspricht, so ist die EU-Typengenehmigung für einen Pkw nicht eingehalten worden. Folglich ist auch die EU-Betriebsgenehmigung für einen Pkw nicht mehr gegeben. Zur Sanierung dieses Zustandes müsste die zuständige Behörde in einem EU-Mitgliedstaat, welche die Typengenehmigung erteilt hat, einen Rückruf des Herstellers veranlassen, wobei dieser adäquate technische Maßnahmen vornehmen muss. In Fachkreisen wird davon ausgegangen, dass hauptsächlich nur über einen SCR-Katalysator (= Einspritzen von Harnstoff zur Neutralisierung von Stickoxiden) die Emissionswerte eingehalten werden können. Die Kosten für die Nachrüstung mit einem SCR-Katalysator werden mit 1.000 bis 2.500 Euro veranschlagt. Ungeklärt ist, ob va der Platz (Größe des Harnstoffbehälters) bei allen Diesel-Pkw-Modellen überhaupt ausreichend vorhanden ist. Wenn dies technisch nicht möglich ist, wird zu klären sein, ob die Kaufverträge rückabgewickelt und welche Höhe der Entschädigung an die Pkw-HalterInnen vorgenommen werden müssen.

Aus konsumentenschutzrechtlicher Sicht ist hier relevant, dass Zivilgerichte in Österreich unabhängig vom EuGH-Verfahren klären müssen, ob Hersteller mit Vorsatz und arglistiger Täuschung oder nur fahrlässig gehandelt haben. Diese Entscheidung bestimmt Höhe und Ausmaß der Entschädigung. Ohne Präjudiz für österreichische Gerichte hat der deutsche Bundesgerichtshof (BGH) zum Beispiel entschieden, dass Volkswagen vorsätzlich bei der Abgasmanipulation gehandelt hat und daher auch der Kaufpreis teilweise rückerstattet werden muss. Sollte allerdings „nur“ fahrlässig gehandelt worden sein, könnten Pkw-HalterInnen aufgrund der langjährigen Nutzung eines abgasmanipulierten Pkw und des geringen Verkehrswertes eines älteren Autos leer ausgehen. Offen ist ebenfalls, wie negative Folgeerscheinungen einer Katalysatornachrüstung (zB Kraftstoffmehrverbrauch) beurteilt werden.

Aus umweltpolitischer Sicht stellen erhöhte NOx-Emissionen eine Gefahr für Gesundheit und Umwelt dar. NOx-Emissionen verursachen direkt Reizungen der Atemwege und Asthmaerkrankungen sowie indirekt mit anderen Luftschadstoffen sekundären Feinstaub und Ozon. Die Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid (NO_2) an straßennahen Messstellen (Immissionschutzgesetz-Luft) sind auch auf erhöhte Real-Emissionen von Diesel-Pkw zurückzuführen.

3. Stand der Verhandlungen

Die Generalanwältin hat am 30. April 2020 ihren Schlussantrag vorgelegt. Sie legt darin dar, dass Abschaltvorrichtungen höchstens nur für kurze Zeit zur Abwehr von unmittelbaren Gefahren eingesetzt werden dürfen. Ein ständiges Abschalten der Abgastechnik widerspricht dagegen geltendem EU-Recht. Das endgültige EuGH-Urteil wird für Oktober 2020 erwartet. Vermutlich wird das EuGH-Urteil nicht direkt die Betriebsgenehmigung von Pkw aufheben, sondern über den Umweg von Entscheidungen nationaler Behörden und Gerichte eine solche Dynamik auslösen. Zusätzlich sind weitere vier Vorabentscheidungsfälle zu abgasmanipulierten Pkw beim EuGH anhängig.

Die österreichische Bundesregierung strebt zwar in ihrem Regierungsprogramm an, dass eine technische Katalysatornachrüstung auf Kosten der Pkw-Hersteller vorgenommen werden soll. Hierzu bestehen aber keine konkreten Umsetzungspläne.

In Österreich und vielen EU-Mitgliedstaaten sind unzählige Gerichtsverfahren anhängig, die von betroffenen KonsumentInnen und/oder Prozessfinanzierern angestrengt wurden.

In München beginnt am 22. September 2020 der strafrechtliche Prozess gegen den ehemaligen AUDI-Vorstand Rupert Stadler und anderen technischen Verantwortlichen im VW-Konzern über die Verantwortung der abgasmanipulierten Diesel-Pkw der Volkswagen-Gruppe.

Im August 2020 hat sich Daimler-Benz mit den US-Behörden auf die Strafzahlung von 2,2 Mrd Dollar als Strafe geeinigt. Grund waren Abgasmanipulationen am Prüfstand und im realen Fahrbetrieb. Ein ähnlicher Tatbestand wird auch bei in Europa vertriebenen Fahrzeugen vermutet.

4. Position/Forderung der AK

Behörden und Politik auf nationaler und EU-Ebene haben beim Abgasbetrug versagt. Vor diesem Hintergrund dürfen HalterInnen betroffener Diesel-Pkw in ihren Rechten als VerbraucherInnen keinen Schaden erleiden und sind angemessen zu entschädigen.

Finanzierung und Organisation der erforderlichen Klagstätigkeit durch den Verein für Konsumenteninformation (VKI) sowie einer Hotline zugunsten betroffener Pkw-HalterInnen muss durch das Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz sichergestellt werden.

Vorsätzliche Täuschung von KonsumentInnen durch die Fahrzeugindustrie darf nicht ohne Folgen bleiben. Rechtliche Defizite bei der Feststellungs- und Sammelklage in Österreich und der EU müssen endlich beseitigt werden.

Die oberste Kraftfahrbehörde in Österreich muss verstärkte Marktüberwachung bei Pkw-Abgasemissionen betreiben und proaktiv Schritte zur Aufklärung der abgasmanipulierten Pkw setzen.