

TOP 3.7.1

Die aktuelle WIFO-Prognose für Österreich

TOP 3.7.2

Nationaler Aufbau- und Resilienzplan für Österreich

TOP 3.7.3

Europäischer Rat vom 10./11.12.2020

TOP 3.7.4

**So reich ist Österreich! - Ergebnisse der Studie
zur Vermögenskonzentration in Österreich**

Pressekonferenz – 22.12.2020

TOP 3.7.5

**Bericht zur Wiederaufnahme der Förderaktivitäten 2021
und interessenpolitischen Schwerpunkte
des Büros für Digitale Agenden**

TOP 3.7.6

**Vereinheitlichung von Taxi- und Mietwagengewerbe mit
gemeinsamen Tarifen und Arbeitsbedingungen durch
Änderung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes untergraben**

TOP 3.7.7

**„Unternehmen zur Verantwortung ziehen“ –
neue europaweite Kampagne
von AK EUROPA und ÖGB Europabüro**

TOP 3.7.8

**EuGH-Urteil zu Diesel-Pkw und Abschaltvorrichtungen
bei der Emissionskontrolle**

TOP 3.7.9

**Eurovignette-Richtlinie: Mitgliedstaaten einigen sich
auf neue Lkw-Bemautungsvorschriften**

TOP 3.7.10

Aktueller Bericht

TOP 3.7.1 Die aktuelle WIFO-Prognose für Österreich¹

Das Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) erwartet aufgrund der COVID-19-Pandemie einen Rückgang des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von -7,3 % für das Jahr 2020. Dieser übertrifft den der Finanzkrise 2008/09 deutlich (2009: -3,8 %). Auch der Arbeitsmarkt ist stark betroffen und die Arbeitslosenquote wird auf 9,9% ansteigen. Aufgrund des dritten Lockdowns zeichnet sich für 2021 nur eine leichte wirtschaftliche Erholung ab (+2,5 %), die sich bis zum Ende des Prognosezeitraums fortsetzt. Während das BIP-Vorkrisenniveau frühestens 2022 erreicht wird, werden auch 2022 noch um etwa 55.000 Personen mehr arbeitslos sein als vor der Pandemie.

Das „No Policy Change“ Szenario: Optimistisch und bereits überholt

Das WIFO arbeitet in der aktuellen Prognose mit zwei Szenarien, eines mit der Annahme ohne weiteren Lockdown („No Policy Change“) und eines mit einem dritten Lockdown. Aufgrund des Infektionsgeschehens beschloss die Bundesregierung einen neuerlichen Lockdown ab dem 26. Dezember 2020, der die Ergebnisse des Hauptszenarios überholt, die Prognose für 2020 jedoch unverändert lässt.

Entgegen pessimistischer Szenarien in vergangenen Prognosen erholte sich die Konjunktur im Sommer 2020 außerordentlich kräftig, sodass das WIFO trotz zweiten Lockdowns im Spätherbst für 2020 einen Rückgang der realen Wirtschaftsleistung von „nur“ -7,3% erwartet. Die Erholung kann u.a. auf die expansive Geld- und Wirtschaftspolitik sowie die rasche Erholung des Welthandels zurückgeführt werden.

Während im ersten Lockdown im Frühjahr die Industrieproduktion noch stark beeinträchtigt war, konnten die internationalen Lieferketten im zweiten Lockdown aufrechterhalten werden und Fabriken blieben in Betrieb. Der zweite Lockdown wirkte sich somit hauptsächlich auf die Dienstleistungsbranchen aus. Trotz umfangreicher Maßnahmen zur Kurzarbeit steigt die Arbeitslosigkeit im Gesamtjahr 2020 um etwa 108.000 Personen und erreicht insgesamt ein sehr hohes Niveau von 409.000 Arbeitslosen (ohne SchulpflichtteilnehmerInnen).

Dritter Lockdown trübt Erholung für 2021 und 2022

Mit steigenden Außentemperaturen und dem Beginn der COVID-19 Impfungen prognostiziert das WIFO eine beginnende wirtschaftliche Erholung ab der zweiten Jahreshälfte 2021. Der Konsumrückstau sowie die Unsicherheit bei privaten Haushalte löst sich langsam auf und die Sparquote geht wieder deutlich zurück (2020: 15,7%, 2021:10,7%). Im Jahresverlauf steigt die Wirtschaftsleistung real um +2,5% und der dritte Lockdown trübt die Erholung auch 2022 noch (+3,0% statt +3,5% im „No Policy Change“).

Arbeitsmarktpolitische Maßnahmen sind dringend notwendig

Erst frühestens am Ende des Prognosezeitraums wird das BIP-Vorkrisenniveau wieder erreicht, während die Arbeitslosenquote nur leicht zurückgeht (2020: 9,9%, 2021: 9,3%). Auch 2022 werden noch um etwa 55.000 Personen mehr arbeitslos sein als vor der Pandemie. Aus Sicht der AK-ExpertInnen sind arbeitsmarktpolitische Maßnahmen dringend notwendig, um der Verfestigungsgefahr der Arbeitslosigkeit entgegen zu wirken.

¹Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung, 18. Dezember 2020

Wichtigste Ergebnisse der WIFO-Prognose vom 18. Dezember 2020

WIFO Konjunkturprognose - Veränderung gegen das Vorjahr in Prozent					
	2018	2019	2020	2021	2022
Bruttoinlandsprodukt					
Wirtschaftswachstum Österreich, nominell	+4,3	+3,2	-6,1	+6,1	+5,2
Wirtschaftswachstum Österreich, real	+2,6	+1,4	-7,3	(+2,5*) +4,5	(+3,0*) +3,5
Wirtschaftswachstum Deutschland, real	+1,3	+0,6	-5,1	+3,4	+2,3
Wirtschaftswachstum EU 27, real	+2,1	+1,5	-6,9	+4,4	+3,0
Wirtschaftswachstum Euro-Raum, real	+1,9	+1,3	-7,5	+4,8	+3,1
Wirtschaftswachstum USA, real	+3,0	+2,2	-3,9	+3,1	+2,2
Stundenproduktivität in der Gesamtwirtschaft	+0,6	-0,2	-0,3	+0,3	+0,9
Stundenproduktivität in der Herstellung von Waren	+2,9	-0,0	-0,9	+0,7	+2,7
Private Konsumausgaben, real	+1,1	+0,8	-8,3	+5,9	+3,0
Bruttoanlageinvestitionen, real	+3,9	+4,0	-5,0	+4,0	+2,9
Ausrüstungen	+4,1	+4,3	-6,5	+4,7	+3,6
Bauten	+3,6	+3,6	-3,2	+3,1	+2,1
Bruttowertschöpfung, real					
Herstellung von Waren einschließlich Bergbau	+5,3	+0,7	-7,7	+5,5	+3,7
Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kfz	+2,9	+0,6	-6,3	+5,7	+1,5
Warexporte, fob, real	+5,4	+2,1	-8,3	+6,0	+4,3
Warenimporte, fob, real	+3,8	+1,1	-8,7	+6,2	+4,0
Leistungsbilanzsaldo					
Mrd. €	4,85	11,30	9,87	8,88	12,31
in % des BIP	1,3	2,8	2,6	2,2	3,0
Verbraucherpreise	+2,0	+1,5	+1,43	+1,5	+1,6
Arbeitslosenquote					
in % der Erwerbspersonen (laut Eurostat)	4,9	4,5	5,4	5,1	4,8
in % der unselbständigen Erwerbspersonen	7,7	7,4	9,9	(9,3*) 9,3	8,5
Arbeitslosigkeit in 1.000 Personen ¹	312	301	409	387	356
Unselbständig aktiv Beschäftigte ²	+2,5	+1,6	-2,0	+1,3	+2,0
Bruttoverdienste je ArbeitnehmerIn, nominell	+2,7	+2,9	+1,3	+1,3	+1,5
Realeinkommen je ArbeitnehmerIn					
brutto	+0,7	+1,3	-0,1	-0,2	-0,1
netto	+0,2	+1,4	+0,5	-0,5	-0,5
Sparquote inkl. betrieblicher Versorgungsansprüche ³	7,8	8,2	15,7	10,7	9,2
Lohnstückkosten, nominell					
Gesamtwirtschaft	+2,3	+2,4	+6,4	-1,7	+0,2
Herstellung von Waren	+0,6	+3,8	+8,5	-3,1	-0,8
Finanzierungssaldo des Staates in % des BIP ⁴	0,2	0,7	-10,1	(-6,2*) -5,5	-3,0

¹ tatsächliche Werte

² ohne Karenz-/KinderbetreuungsgeldbezieherInnen, Präsenzdienr und in der Beschäftigungsstatistik erfasste arbeitslose SchulungsteilnehmerInnen,

³ in Prozent des verfügbaren Einkommens - einschließlich Zunahme betrieblicher Versorgungsansprüche

⁴ tatsächlicher Wert, gemäß Maastricht-Definition

*) WIFO „Dritter Lockdown“-Szenario

TOP 3.7.2 Nationaler Aufbau- und Resilienzplan für Österreich

1. Österreich muss bis Ende April 2021 vorlegen

2021 steht die Europäische Union im Zeichen der Bewältigung der durch die COVID-Pandemie ausgelösten tiefen Rezession. Die im Dezember 2020 vom Europäischen Rat endgültig beschlossene **Aufbau- und Resilienzfazilität** ist eines der wichtigsten Instrumente für die wirtschaftliche Erholung und soll gleichzeitig den ökologischen Wandel im Sinne des Europäischen Grünen Deal unterstützen. Österreich stehen für 2021 und 2022 insgesamt rund 2,2 Mrd sowie 2023 bis zu 1,1 Mrd Euro (zu laufenden Preisen) in Form von Zuschüssen zur Verfügung.

Um diese Mittel in Anspruch nehmen zu können, muss Österreich **bis spätestens Ende April 2021** einen nationalen **Aufbau- und Resilienzplan** an die Europäische Kommission übermitteln, in dem die nationale Reform- und Investitionsagenda der kommenden Jahre im Einklang mit bestimmten EU-Kriterien dargelegt wird.

2. Schreiben an Mitglieder der österreichischen Bundesregierung

Die AK hat bereichs- und abteilungsübergreifend sowie unter Einbindung der Länderkammern eine Reihe an Vorschlägen für den nationalen Aufbauplan in Gestalt von fünf wichtigen Offensiven an die Bundesregierung übermittelt. Sollte eine Priorisierung der Vorschläge notwendig sein, plädiert die AK für einen **Vorrang** für Maßnahmen und Investitionen, die darauf abzielen, das hohe Niveau der **Arbeitslosigkeit** rasch und nachhaltig zurückzuführen. Vorrang sollten auch jene Investitionen haben, die Österreich auf dem Weg in die **Klimaneutralität** (Ziel des europäischen Grünen Deal) und bei der **Digitalisierung** voranbringen. Vorrangig muss es auch darum gehen, den Übergang zur Klimaneutralität sozial gerecht zu gestalten. Insbesondere CO₂-intensive Branchen stehen vor einem gewaltigen Transformationsprozess, der mit Veränderungen am Arbeitsmarkt verbunden sein wird.

In dem Schreiben an Mitglieder der Bundesregierung fordert die AK zudem eine **aktive Einbindung der Sozialpartner** in die Ausarbeitung des nationalen Aufbauplans. Entsprechende Signale für eine Zusammenarbeit hat es bis jetzt nicht gegeben.

3. AK-Vorschläge für den nationalen Aufbauplan: Fünf wichtige Offensiven

Die Vorschläge der AK fokussieren auf fünf wichtige Offensiven, deren Umsetzung aus Mitteln der Resilienzfazilität unterstützt werden soll:

Offensive Arbeitsmarkt, Bildung und Digitalisierung

Infolge der Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie durchlebt der österreichische Arbeitsmarkt seine größte Krise seit dem Zweiten Weltkrieg. Öffentlich finanzierte Arbeitsplätze für junge Menschen (**Programm Next Generation @work**) und ältere Langzeitarbeitslose (**Programm Chance 45**) können die Arbeitslosigkeit wirksam bekämpfen. Die von der Bundesregierung eingerichtete **Corona-Arbeitsstiftung sollte zudem zu einer nationalen Qualifizierungsoffensive zur sozial-ökologischen Transformation** ausgebaut werden, um Beschäftigte beim Übergang zu einer klimaneutralen

Wirtschaft bestmöglich zu unterstützen. Ebenso braucht es eine Digitalisierungsoffensive für den Bildungsbereich, eine Ausweitung des Chancenindex-Pilotprogramms für Schulen mit besonderen Herausforderungen und eine Förderung der Erwachsenenbildung.

Offensive soziale Dienstleistungen für mehr Lebensqualität

Der Ausbau der sozialen Infrastruktur wie Kinderbetreuung und Pflege deckt wichtige gesellschaftliche Bedarfe ab. Investitionen in soziale Dienstleistungen bringen außerdem die höchste Beschäftigungswirkung von allen öffentlich finanzierten Maßnahmen und erzielen gleichzeitig sehr hohe Rückflüsse. Die AK fordert ein aus EU-Mitteln gefördertes Projekt zum beschleunigten Ausbau der **Kinderbetreuungsinfrastruktur**. Ein **Pflegepaket** zur Stärkung des öffentlichen Gesundheitssystems (Krankheitsprävention und Gesundheitsförderung, Sicherstellung von ausreichend qualifiziertem Personal, Entlastung der informellen Betreuung und Pflege und Stärkung der Gesundheit pflegender Angehöriger durch mehr Angebote der professionellen Langzeitpflege) sollte ebenfalls über die Resilienzfazilität mitfinanziert werden.

Offensive Armutsbekämpfung

Das im Regierungsprogramm festgehaltene Ziel der Halbierung der Zahl der Armutsgefährdeten darf in der aktuellen Krise nicht aus den Augen verloren werden. Die AK fordert ua die Einführung einer **Kindergrundsicherung**. Zudem bedarf es einer Anhebung sowohl von Arbeitslosengeld als auch der Notstandshilfe auf **70% der Nettoersatzrate**.

Offensive ökologischer Wandel

Die Bundesregierung unterstützt den Europäischen Grünen Deal und will das Ziel der Klimaneutralität bereits 2040 erreichen. Damit steht Österreich vor einer gewaltigen Herausforderung, die sich auf zahlreiche Politikbereiche – Energie, Verkehr, Wohnen uvm – auswirken wird und einen enormen Investitionsbedarf erfordert. Dazu sollten Mittel aus der Resilienzfazilität für Anschubfinanzierungen in den Bereichen **Öffentlicher Verkehr** (insb auch Ausbau der Schieneninfrastruktur), **erneuerbare Energien** und **thermische Sanierung** von Gebäuden (inklusive Austausch fossiler Heizungssysteme) herangezogen werden. Für eine sozial gerechte Energiewende fordert die AK Maßnahmen zur Bekämpfung der Energiearmut, zum Beispiel durch Einrichtung eines **Energie- und Klimahilfsfonds**.

Offensive klimagerechte Städte und Gemeinden

Städte und Gemeinden geraten finanziell durch die Pandemie besonders unter Druck, gleichzeitig sind städtische Gebiete vom Klimawandel besonders betroffen. Die AK fordert ein **Förderprogramm für gerechte kommunale und städtische Entwicklung**, mitfinanziert aus den Geldern der EU-Aufbau- und Resilienzfazilität, das darauf abzielt, die Qualität des öffentlichen Raumes zu erhöhen, öffentliche gemeinnützige Unternehmen zu stärken und den Klimaschutz zu forcieren.

TOP 3.7.3 Europäischer Rat vom 10./11.12.2020

1. Wichtige weichenstellende Beschlüsse

Der Europäische Rat hat im Dezember 2020 nach längeren Verhandlungen endlich eine Einigung zum EU-Haushaltsstreit erzielt und damit den Weg für eine endgültige Annahme des EU-Haushalts 2021-2027 und des Aufbaupakets freigemacht. Gleichzeitig wurde für 2030 ein verschärftes EU-Klimaziel beschlossen. Zudem haben die Staats- und Regierungschefs Schlussfolgerungen zu den Themen COVID-19 sowie Sicherheit und Außenbeziehungen angenommen.

2. Endlich grünes Licht für das künftige EU-Budget und den Wiederaufbaufonds

In der Schlusserklärung des Europäischen Rates halten die Staats- und RegierungschefInnen der 27 Mitgliedstaaten fest, dass der **Mehrjährige Finanzrahmen 2021-2027 (MFR)** sowie der **Wiederaufbaufonds „Next Generation EU“ (NGEU)**, die gemeinsam mehr als 1,8 Billionen Euro umfassen, vor „jeder Art von Betrug, Korruption und Interessenkonflikten“ zu schützen sind. Der hierfür vorgesehene **Rechtsstaatsmechanismus**, auf den sich die VertreterInnen von Rat und Europäischem Parlament am 5. November 2020 verständigt hatten, bleibt an sich unverändert. Bekanntlich haben Polen und Ungarn die endgültige Annahme wochenlang blockiert, weil sie die vorgesehene Verknüpfung der Auszahlung der Mittel mit der Rechtsstaatlichkeit ablehnen. Gelöst wurde die Blockade schließlich beim EU-Gipfel mittels einer **erläuternden Erklärung, die beiden Mitgliedstaaten zusichert, dass zunächst keine Kürzungen von EU-Geldern erfolgen, wenn sie Klage vor dem EuGH gegen die Regelung einreichen**. Solche Verfahren dauern im Schnitt 18 Monate. Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat aber bereits angekündigt, dass die Kommission in diesem Fall ein beschleunigtes Verfahren beantragen werde. Zudem versicherte sie, dass alle Verstöße gegen die Rechtsstaatlichkeit, die ab 1. Jänner 2021 begangen werden, auch geahndet würden. Jedenfalls ist positiv hervorzuheben, dass erstmals in der EU Zahlungen aus dem Gemeinschaftshaushalt an die Einhaltung rechtsstaatlicher Kriterien geknüpft werden.

3. 55%-Reduktion als neues, ambitioniertes Klimaziel für 2030

Pünktlich zum fünfjährigen Bestehen des Pariser Klimaabkommens hat der Europäische Rat ein neues verbindliches Ziel der EU gebilligt: bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen netto um **mindestens 55% im Vergleich zu 1990 reduziert** werden (bisher galten 40%). Diese Anhebung ist notwendig, damit die EU – wie bereits festgelegt – bis 2050 das Ziel der Klimaneutralität erreichen kann. Das Ziel soll gemeinsam, kosteneffizient, fair und solidarisch umgesetzt werden. Die Mitgliedstaaten sollen dabei selbst über die am besten geeigneten Technologien entscheiden – die Formulierung „einschließlich Übergangstechnologien wie Gas“ könnte auch die Atomenergie beinhalten, was die AK ausdrücklich ablehnt. Erneut schreibt der Europäische Rat auch fest, dass die Handelspolitik der EU und ihre Handelsabkommen im Einklang mit ihren Klimazielen stehen müssen.

Der Europäische Rat hob hervor, dass zur Erreichung dieses neuen Ziels öffentliche Mittel und privates Kapital mobilisiert werden müssen und erinnerte an das Gesamtziel, mindestens 30 % des Gesamtbeitrags der Ausgaben aus dem MFR und NGEU für Klimaschutzmaßnahmen bereitzustellen. Die Europäische Kommission wurde beauftragt, bis spätestens Juni 2021 einen Gesetzesvorschlag für einen EU-Standard zu grünen Anleihen vorzulegen, zudem soll sie analysieren, auf welche Weise die einzelnen Wirtschaftssektoren am besten zum 2030-Ziel beitragen können. In dieser Analyse ist folgendes zu berücksichtigen:

- Möglichkeiten der Verbesserung des ETS-Systems v.a. der CO₂-Bepreisung – Berücksichtigung von Verteilungsfragen und Energiearmut,
- Entwicklung und Einsatz innovativer klimaneutraler Technologien für energieintensive Sektoren unter Beibehaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit,
- CO₂-Grenzausgleichssystem (carbon border adjustment mechanism) zur Sicherung der Integrität der EU-Umweltmaßnahmen und WTO-kompatiblen Vermeidung von CO₂-Verlagerung (carbon leakage),
- Lastenverteilung: Thematisierung der Bedenken hinsichtlich Verteilung der Anstrengungen und Lasten aufgrund negativer Klimawandelauswirkungen.

4. Position/Forderung der AK

AK-Präsidentin Renate Anderl hat im Vorfeld des EU-Gipfeltreffens gefordert, dass eine **Verschärfung der EU-Klimaziele Hand in Hand mit einer massiven Ausweitung der öffentlichen Investitionen in einen sozial gerechten Übergang zur Klimaneutralität** gehen muss. Insbesondere CO₂-intensive Branchen stehen vor einem gewaltigen Transformationsprozess, der mit großen Veränderungen am **Arbeitsmarkt** verbunden sein wird. Entscheidend ist, dass alle Mitgliedstaaten in enger Zusammenarbeit mit den **Sozialpartnern** Strategien für eine umweltfreundlichere Wirtschaft, für die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze, für soziale Gerechtigkeit und für die Beseitigung der Armut entwickeln und umsetzen. Dazu braucht es **massive Unterstützung aus dem neuen mehrjährigen Finanzrahmen und dem Wiederaufbaufonds**. Österreich stehen aus diesem Fonds mehr als drei Milliarden Euro an nicht rückzahlbaren Finanzhilfen zu, die in den Jahren 2021 bis 2023 ausgezahlt werden. Die AK schlägt vor, mit einem Teil dieser Mittel die Corona-Arbeitsstiftung der Bundesregierung zu einer nationalen Offensive zur sozial-ökologischen Transformation auszubauen.

Zudem fordert die AK, dass die mit dem Klimaschutz notwendige **Energiewende** nicht zu Lasten einkommensschwacher Haushalte gehen darf. Die Energiewende kann nur erfolgreich sein, wenn sie **fair und integrativ** umgesetzt wird.

**PRESSE-
KONFERENZ**
22.12.2020

SO REICH IST ÖSTERREICH!

Ergebnisse der Studie zur Vermögenskonzentration in Österreich

MARKUS MARTERBAUER

Leiter der AK Wien Abteilung Wirtschaftswissenschaft und Statistik

JAKOB KAPELLER

Professor für Sozioökonomie Universität Duisburg-Essen



Land der Ungleichheit

Wie ist das Vermögen in Österreich verteilt? Mit dieser Frage beschäftigt sich die Wissenschaft nicht nur hierzulande sehr intensiv. Allerdings steht dabei nicht immer ausreichend Forschungsmaterial zur Verfügung. Die Oesterreichische Nationalbank führt alle drei Jahre eine qualitativ hochwertige Datenerhebung im Rahmen des Household Finance and Consumption Survey (HFCS) zum Vermögen durch. Allerdings hat diese Erhebung einen wesentlichen Haken: Die sogenannten Superreichen fallen aus der Statistik, weil sie entweder gar nicht in der Stichprobe enthalten sind, Antworten verweigern oder ihr Vermögen schlichtweg unterschätzen. So entstehen Verzerrungen, die zu einer deutlichen Unterschätzung von Ungleichheit führen.

Um die so entstehende Datenlücke zu schließen, hat die AK Wien bereits zum dritten Mal in Folge – dieses Mal in Kooperation mit der AK NÖ – ÖkonomInnen beauftragt, diese Lücke zu schließen und das Vermögen der Superreichen zu erforschen. Ziel ist, ein besseres Bild der Verteilung von Vermögen in Österreich zu erhalten. Ein Team unter der Leitung von Jakob Kapeller, Professor für Sozioökonomie an der Universität Duisburg-Essen, hat im Laufe der Forschung die Berechnungsmethode sukzessive verbessert. Bei der aktuell vorliegenden Berechnung wandten Kapeller und sein Team ein neues Verfahren an: Die Vermögensspitze wurde mittels einer sogenannten Pareto-Verteilung zweiten Typs modelliert. Diese Methode ist international aktuell die wissenschaftlich anerkannteste Methode, um das Vermögen an der Spitze zu schätzen.

Fazit der Studie: Vermögen ist in Österreich wesentlich ungleicher verteilt als aus den HFCS Daten ersichtlich ist.

Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick:

- + Das **reichste Prozent** besitzt fast **39 Prozent** des gesamten Vermögens (nach HFCS Methode 23 Prozent).
- + Die **reichsten 5 Prozent** besitzen **55 Prozent** des gesamten Vermögens (nach HFCS Methode 43 Prozent).
- + Die **reichsten 10 Prozent** besitzen knapp **66 Prozent** des gesamten Vermögens (nach HFCS Methode 56 Prozent).
- + Die **untersten 50 Prozent** besitzen nur noch **2,8 Prozent** des gesamten Vermögens (nach HFCS Methode 3,6 Prozent).
- + Das österreichische **Gesamtvermögen** liegt bei **1.249 Milliarden Euro** (nach HFCS Methode 985 Milliarden Euro).

Auf Basis der neu geschätzten Vermögen haben die ÖkonomInnen zudem das Aufkommen von vier verschiedenen Vermögenssteuertarifen errechnet. Ohne Ausweicheffekte der Vermögenden bewegt sich das Aufkommen je nach Tarif zwischen jährlich fünf Milliarden Euro (linear) und 134 Milliarden Euro (Piketty Modell).

Krisenkosten gerecht verteilen

Weltweit werden aufgrund der Covid-19 Pandemie aktuell Diskussionen geführt, wie die stetig wachsenden Kosten der Krise gedeckt werden sollen. „Unsere Studie zeigt, dass sehr viel Vermögen bei Multimillionären und Superreichen konzentriert ist und diese endlich einen fairen Beitrag zur Finanzierung der Krisenlasten leisten müssen“, sind sich AK-Präsidentin Renate Anderl und AK-NÖ-Präsident Markus Wieser einig. „Andere Länder zeigen vor, dass eine gerechtere Verteilung der Krisenlasten auch in Österreich möglich ist“, betonen die Auftraggeber der Studie. So hat etwa Argentinien vor Kurzem eine einmalige Abgabe für MillionärInnen beschlossen. Großbritannien erhielt Anfang Dezember von der Wealth Tax Commission die Empfehlung eine Vermögenssteuer einzuführen. „In Österreich entstehen gewaltige budgetäre Kosten der Covid-Krise im hohen zweistelligen Milliardenbereich, deren Finanzierung durch negative Zinssätze auf Staatsanleihen fundamental erleichtert wird. Doch die Krisenlasten tragen jetzt vor allem hunderttausende arbeitslose Menschen, Selbstständige, Kinder und Jugendliche. Das ist weder gerecht, noch wirtschaftlich vernünftig. Vermögen sind in Österreich extrem ungleich verteilt, daher sind Vermögensabgaben das Mittel der Wahl“, resümiert AK Chefökonom Markus Marterbauer.

Wo ist mein Platz auf der Vermögens-Leiter?

Die AK hat die aktuelle Studie zum Anlass genommen, um die Vermögensverteilung in Österreich auf einer Homepage visuell und animiert aufzubereiten. Unter [soreichistoesterreich.ak.at](https://www.soreichistoesterreich.ak.at) wird anschaulich und effektiv die Geschichte vom Land der Ungleichheit erzählt. Zusätzlich erfahren die Besucherinnen und Besucher, wo sie auf der Vermögens-Leiter stehen.

TOP 3.7.5 Bericht zur Wiederaufnahme der Förderaktivitäten 2021 und interessenpolitischen Schwerpunkte des Büros für Digitale Agenden

Im Jahr 2020 wurden aufgrund der COVID-19 Krise die Förderaktivitäten des Digitalisierungsfonds Arbeit 4.0 ausgesetzt. Die 49 Projekte (39 Projekte, 2 davon via Umlaufbeschluss, 8 wissenschaftliche Arbeiten und 2 BAK Projekte) aus den Förderrunden 2019 mussten nicht nur gestartet, sondern auch den veränderten Krisenbedingungen angepasst werden. Zusätzlich wurde die Unterbrechung genutzt um Interessenpolitische Akzente zu setzen und die Förderstruktur, Abläufe und Prozesse zu überarbeiten.

1. Geförderte Projekte

Insbesondere das Projekt 1-14 „Gläserne Belegschaft“ konnte einen ungeahnten Erfolg feiern. Die Kritik des Förderwerbers an der systematischen Überwachung der Arbeitsaktivitäten durch Microsoft im Rahmen von Microsoft 365 wurden global in über 300 Medienberichten aufgenommen. Im Resultat führte diese mediale Aufmerksamkeit zu einer offiziellen Reaktion durch Microsoft. Versprochen wurde ein Stopp von besonders invasiven Funktionen. Damit ist es der AK gelungen ein Projekt zu unterstützen, welches mittels aktivistischer Kritik an einem globalen Konzern (einem Digitalgiganten) Verbesserungen im Sinne der NutzerInnen, der ArbeitnehmerInnen, erwirken konnte. Im Kern geht es um die Kritik an dem „Productivity Score“ von Microsoft. Dieser Score bietet ManagerInnen einen Überblick über die Produktivität ihrer MitarbeiterInnen an, ohne transparent zu machen, welche Indikatoren dazu mit welcher Gewichtung herangezogen werden. Eine Diskussion über die Aussagekraft dieser Kennzahl wurde durch den Einsatz von Wolfie Christl im Rahmen seines Digifonds Projekts angeregt.

Mit dem Projektabschluss von 1-73 „G'scheiter Arbeiten 4.0“ konnte in einer Veranstaltung mit rund 70 TeilnehmerInnen über die Absicherung von Solo-Selbständigen gesprochen werden. Vorgestellt wurde dabei das Modell der Erwerbsgenossenschaft, sowie Modalitäten und Erfahrungen damit.

Bei einer weiteren Veranstaltung zum Abschluss von 2-09 „Dig_mit!“ und 2-15 „DigKomp“, wurden Fragestellungen zur Ausbildung und Arbeitsmarktintegration von ArbeitnehmerInnen mit migrantischem Hintergrund vor dem Hintergrund digitaler Anforderungen diskutiert.

Zur verbesserten Sichtbarmachung der Projekterfolge wurde auch ein Instagramkanal (arbeit.digital) aufgebaut, sowie allgemein die Social-Media Aktivitäten (zB LinkedIn) intensiviert.

2. Interessenpolitische Akzente

2.1 HomeOffice Studie

Im Frühling 2020 machten innerhalb weniger Tage rund 40 Prozent aller ArbeitnehmerInnen ihre Wohnungen zum Büro, viele davon erstmals. Die Digitalisierung macht es möglich, für die ArbeitnehmerInnen und Betriebsräte ergeben sich jede Menge neue Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund initiierte das Büro für Digitale Agenden eine repräsentative Umfrage mitten im 1. Lockdown Anfang April,

mit einer zweiten Umfrageswelle kurz von dem 2. Lockdown im Oktober. Das Resultat umfasst drei Baustellen:

- Baustelle Ausstattung: Die Monate zwischen den Lockdowns wurden kaum genutzt um ArbeitnehmerInnen zuhause besser mit Arbeitsequipment auszustatten.
- Baustelle Krankenstand und Pflege: Die Zahl der Krankenstände ging dramatisch zurück. Die Option HomeOffice wurde häufig genutzt um auch im Krankenstand weiter zu arbeiten oder anstatt einer Pflegefreistellung.
- Baustelle Entgrenzung: Erreichbarkeiten dehnen sich aus, Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit verschwimmen. Der Hintergrund ist wohl auch die Sorge vor einer geringeren Wahrnehmung der Arbeitsleistung durch die Vorgesetzten.

In Summe kann festgehalten werden, dass Krisensituationen wie die COVID-19 Krise besser bewältigt werden können, wenn es einen Betriebsrat gibt und eine gute Arbeitsbeziehung mit diesem. Unklarheiten können mittels Betriebsvereinbarungen geregelt werden, Fragestellungen rund um Ausstattung und Abgrenzung partizipativer angegangen werden.

2.2 PolicyHack Plattformarbeit

Der #policyhack der Arbeiterkammer Wien hat gezeigt, wie wertvoll eine Beteiligung von Beschäftigten an sachpolitischen Prozessen und Positionsentwicklungen ist. Es ist offen, ob die Arbeitsrealitäten und Anliegen der größer werdenden Gruppe von PlattformarbeiterInnen beim Entwurf des Digital Services Act Berücksichtigung finden, ob ihre Rechte anerkannt und geschützt werden. Bisher war das nicht der Fall, Arbeitsbedingungen auf Plattformen sind trotz einer Vielzahl rechtspolitischer Ansätze noch weitgehend unreguliert. Für den in Aussicht gestellten „Schutz von Grundrechten im Internet“ ist eine rechtliche Anerkennung von plattformbasierter oder -vermittelter Arbeit als Arbeit essenziell. Erst damit wäre Kontrolle über einige Aspekte der eigenen Arbeit möglich oder etwa auch kollektive Verhandlungen. Die Digitalisierung der Arbeitswelt könnte ohne diese soziale Regulierung strukturelle Diskriminierung potenzieren, zur gesellschaftlichen Entsolidarisierung beitragen, weite Lebensbereiche prekarisieren und entdemokratisieren. Das wäre das Gegenteil von Emanzipation durch technologischen Fortschritt.

Damit wurde der Grundstein für eine intensive Bearbeitung des Themas Plattformarbeit im Jahr 2021 gelegt. PlattformarbeiterInnen, wie zum Beispiel FahrradbotInnen, fahren durch Schnee und Dunkelheit um uns auch in der Krise und im Lockdown unser Essen zu bringen – sie tun dies unter schlechten Arbeitsbedingungen. Diese gilt es zu verbessern. Die App als Chef, ist immer noch ein Chef, die Selbständigkeit mehr als fraglich.

Zur Schaffung einer aktuellen Datengrundlage werden folgende zwei Studien lanciert:

- Kooperation mit der Stadt Wien und der TU Wien zu „Fairwork“ Plattformarbeit in Wien (Fallstudien zu Arbeitsrealitäten)
- Kooperation mit der ETUI zur Co-Finanzierung einer Ländervergleichsumfrage von 10 Europäischen Ländern und der Ausprägung des Phänomens der Plattformarbeit

2.3 Policy Paper Reihe

Auch die Wiederbelebung der Marke arbeit.digital wurde 2020 angegangen. Policy Paper wurden zu den Themen Industrie 4.0, Künstliche Intelligenz, Care-Ökonomie, Betrieblicher Datenschutz und Rechtsfragen und Reformvorschläge zu Plattformarbeit verfasst. Der fortlaufende Ausbau der bearbeiteten Themen insbesondere in interner und externer Co-AutorInnenschaft wird auch 2021 fortgeführt.

3. Förderstruktur und Förderprozess

Eine völlige Neuüberarbeitung der Homepage umfasst nicht nur das graphische Gesicht, sondern auch den Ablauf und die dahinterliegenden Prozesse. Völlig neu ist die dahinterliegende Datenbank. SharePoint Online ermöglicht einen durchgängig digitalen Ablauf von der Einreichung, über die Beurteilung durch den Beirat bis zur Förderentscheidung durch den Vorstandsausschuss und der darauffolgenden Projektabwicklung und Abrechnung. Darüber hinaus wurde die Einreichmodalität angepasst:

- **Projekteinreichung:** Eine zu den Förderrichtlinien passende Fragestellung wird gemeinsam mit einem Vorschlag zur Bearbeitung und Lösung eingereicht.
- **Lösungseinreichung:** Zu ausgeschriebenen Frage- oder Problemstellungen werden Lösungsvorschläge eingereicht.
- **Frage- oder Problemstellung:** Eine noch nicht gestellte Frage- oder Problemstellung wird eingereicht, mit dem Ziel, dass dazu Lösungsvorschläge eingeholt werden.

Eingereicht werden kann zu 5 Hebeln, welche eine Mitgestaltung des Digitalen Transformationsprozesses ermöglichen:

- Hebel 1: Wissen und Bildung
- Hebel 2: Technik entwickeln
- Hebel 3: Recht und Regulierung
- Hebel 4: Geschütztes Ausprobieren
- Hebel 5: Forschung

Erste Frage- und Problemstellungen umfassen:

- Arbeitslosengeldrechner
- Kriterien für eine Pflegedokumentationssoftware
- Erhebung zur Arbeitsmarktentwicklung (Trend – Plattformarbeit?)
- Mehrfachbelastung im HomeOffice
- Herausforderungen rund um den Einsatz von Spitzentechnologie in der Produktion

Mittels der Hebel der Einreichvarianten und der Ausschreibung von Frage- oder Problemstellungen möchten wir eine unterstützende und hilfreiche Struktur anbieten. Letztlich soll es dadurch gelingen bessere und treffsichere Einreichungen zu erhalten.

TOP 3.7.6 Vereinheitlichung von Taxi- und Mietwagengewerbe mit gemeinsamen Tarifen und Arbeitsbedingungen durch Änderung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes untergraben

1. Beschreibung der Problematik

Die Entwicklung in den letzten Jahren hat zu einem ruinösen Preiskampf zwischen Taxis und Uber geführt, der auf dem Rücken der LenkerInnen ausgetragen wurde. Wegen der offensichtlichen Umgehung der für Taxis geltenden Gesetze wurde Uber in Wien zu Strafen von über 1,2 Millionen Euro verurteilt. Das erst im Sommer 2019 beschlossene neue Gelegenheitsbeförderungsgesetz sollte endlich für gleiche und faire Rahmenbedingungen sorgen und Umgehungsmöglichkeiten verhindern. Darin wurden die Unterschiede zwischen den Vorschriften für Taxi- und Mietwagen, die vor allem von Uber und anderen Plattformunternehmen eingesetzt werden, weitgehend beseitigt. Dadurch sollte es ab dem 1. Jänner 2021 einheitliche Tarife für alle Taxidienste geben, die von den Ländern verordnet werden sollten. Ohne Begutachtung und völlig überraschend erfolgte aber am 18. November 2020 in einer Nacht- und Nebelaktion ein Vortrag zum Ministerrat in dessen Folge das Gelegenheitsverkehrsgesetz erneut geändert wurde. Dementsprechend darf nun bei Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes – sprich über eine Plattform wie Uber – bestellt werden, von den in einer Verordnung festgelegten verbindlichen Tarifen abgewichen werden, wenn eine Vereinbarung über den Fahrpreis sowie Abfahrts- und Zielort getroffen wird. Der auf Landesebene verordnete Taxitarif darf künftig bei Bestellung über Kommunikationsdienstleister unterschritten werden. Damit wurde das Kernstück der gemeinsamen Bestimmungen, nämlich gleiche und transparente Tarife, die den ruinösen Wettbewerb verhindern sollen, durch die Regierungsparteien kurz vor Weihnachten zerstört.

Die massiven Proteste der Taxiunternehmen, deren Interessensvertretung, Interventionen und Pressemeldungen der AK, kritische Zeitungsberichte und der Protest der Opposition, insbesondere von SPÖ und FPÖ, wurden lediglich in einem unwesentlichen Abänderungsantrag, der jedoch die fatalen Auswirkungen nicht beseitigt, berücksichtigt.

2. Auswirkungen

Die massiven Auswirkungen dieser Änderung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes für die Taxiunternehmen und deren Beschäftigten zeigt eine von der Stadt Wien beauftragte Studie sehr deutlich. Gemäß dieser deckt bereits jetzt der in Wien verordnete Taxitarif die tatsächlichen Kosten des Gewerbes nicht bzw nur sehr unzureichend ab. <https://www.wien.gv.at/wirtschaft/standort/pdf/ihs-endbericht.pdf>

Darf künftig der Tarif zudem noch – wie die Änderung vorsieht – unterschritten werden, ist ein kostendeckendes Wirtschaften für die Unternehmen unmöglich. Die Arbeits- und Einkommenssituation der LenkerInnen wird damit weiter drastisch verschärft, denn wie Uber und Co aufgezeigt haben gewinnt in der Regel der Billigste. Um mit der Konkurrenz mithalten zu können, müssen die Unternehmen die Kosten minimieren. Da Kosten für Treibstoffe, Fahrzeuge etc für die Bewerber in etwa gleich hoch sind, wird in der Praxis an den Personalkosten gespart. Lohn- und Sozialdumping sowie Schwarzarbeit wird somit mit dieser Novelle Tür und Tor geöffnet.

Die Reform des Gelegenheitsverkehrsgesetzes des Jahres 2019, die mit Beginn 2021 in Kraft treten wird, welche die unfaire Konkurrenzierung des Taxigewerbes durch die Unterbietung des verordneten Taxitarifes ein Ende bereiten sollte, wird dadurch obsolet. Den Wünschen von Konzernen wie Uber und Co wurde durch die erfolgte Änderung des Gelegenheitsgesetzes entsprochen.

3. Position/Forderung der AK

- Rücknahme der Novelle des Gelegenheitsverkehrsgesetzes.
- Kostendeckende Tarife für das Fahrdienstgewerbe. Nur faire Tarife auf Basis der Kollektivverträge sichern eine faire Bezahlung der FahrerInnen.
- Kontrolle und wirksame Bestrafung müssen gewährleistet werden. Verstöße können – wie die Vergangenheit zeigt – nur mit großem Aufwand und nur in Einzelfällen geahndet werden. Werden die Kontrollmaßnahmen nicht verschärft und sind so gut wie keine Strafen vorhanden, ist dies für Unternehmen wie Uber und Co keine Abschreckung. Der Gewinn übertrifft ein Vielfaches der Kosten für einzelne Verfahren.
- Ein kundenfreundliches Angebot (auf Wunsch Preisbestimmung der Fahrt im Vorhinein; die Möglichkeit mit mehreren Fahrgästen ein Taxi zu teilen, die an verschiedenen Stellen zusteigen) kann auch bei Beibehaltung des einheitlichen Taxitarifes (zB durch Koppelung an den Routenplaner des BMK) entsprochen werden.

TOP 3.7.7 „Unternehmen zur Verantwortung ziehen“ – neue europaweite Kampagne von AK EUROPA und ÖGB Europabüro

1. Unternehmensverantwortung für Menschenrechte und Umwelt entlang globaler Lieferketten

Am 9. Dezember 2020 haben AK EUROPA, ÖGB Europabüro, Europäischer Gewerkschaftsbund (EGB), Friends of the Earth (FOE) und European Coalition for Corporate Justice (ECCJ) eine europaweite Kampagne mit dem Titel „Unternehmen zur Verantwortung ziehen“ – „Hold Business Accountable“ gestartet (Kampagnen-Website www.enforcingumanrightsduediligence.eu). Das Anliegen der Kampagne ist die Schaffung **verbindlicher Regeln für Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte und Umwelt entlang globaler Lieferketten**. Frankreich hat 2017 ein solches Sorgfaltspflichtengesetz (loi de vigilance) beschlossen. Auf EU-Ebene existieren verbindliche Rechtsvorschriften bislang nur für zwei Sektoren (Holzhandel und Konfliktmineralien). Die Kommission hat nun für 2021 einen Legislativvorschlag für eine sektorenübergreifende EU-Rechtsvorschrift angekündigt. Die AK begrüßt dieses Vorhaben. Von 26.10.2020 bis 8.2.2021 führt die Kommission eine öffentliche Konsultation durch. Das wichtigste Ziel unserer Kampagne ist es, möglichst viele Menschen für die Teilnahme an der Konsultation der Kommission zu mobilisieren. Zu diesem Zweck bietet die Kampagnen-Website ein Online-Tool, mit dem eine unkomplizierte Teilnahme mit einem Klick ermöglicht wird.

2. Gemeinsame EU-weite Initiative von AK EUROPA, ÖGB Europabüro, EGB und NGOs

Gewerkschaften und zahlreiche Organisationen der Zivilgesellschaft fordern seit vielen Jahren verbindliche Sorgfaltspflichtengesetze für Unternehmen. Die Initiative der Kommission ist als große Chance zu sehen. Gerade jetzt muss allerdings der Druck der Gewerkschaften und Zivilgesellschaft aufrechterhalten werden, damit die geplante Rechtsvorschrift auch wirklich „mit Zähnen“ ausgestattet wird. In dieser Situation ist es vorteilhaft, wenn möglichst viele Organisationen, die sich für dieses Anliegen einsetzen, die Kräfte bündeln. **AK EUROPA macht es vor:** Nicht nur haben wir eine europaweite Kampagne gemeinsam mit vier Bündnispartnern (ÖGB, EGB, FOE, ECCJ), die ebenfalls auf europäischer Ebene bestens vernetzt sind, gestartet; die Kampagne wird darüber hinaus auch von bereits **über 90 weiteren Gewerkschaften und NGOs aus ganz Europa unterstützt** (siehe Kampagnenwebsite „Über uns“). Die Kampagnen-Website gibt es in fünf Sprachen (Englisch, Deutsch, Französisch, Italienisch, Spanisch) und wird auch auf social media, insbesondere auf Twitter (Hashtags #HoldBizAccountable #Rules4Corporations) stark beworben. AK Präsidentin Renate Anderl und ÖGB Präsident Wolfgang Katzian haben zum Kampagnenstart eine gemeinsame Pressemitteilung [Anderl/Katzian: Mehr Sorgfaltspflicht in der Lieferkette! | Arbeiterkammer Wien, 09.12.2020 \(ots.at\)](#) verfasst.

AK EUROPA setzt mit der Kampagne „Unternehmen zur Verantwortung ziehen“ das Engagement für Unternehmensverantwortung entlang der Lieferketten auf europäischer Ebene fort. Bereits 2019 haben AK und ÖGB die Kampagne die „Rechte für Menschen – Regeln für Konzerne“ unterstützt, welche europaweit 847.000 Unterschriften erzielte und ein großer Erfolg war. Die Unterschriften wurden in einem persönlichen Termin im Februar 2020 an Vizekanzler Kogler übergeben.

3. Zusätzliche begleitende Kampagnenplattform in Österreich

Über die punktuelle EU-weite Initiative aus Anlass der Konsultation hinaus stellt sich die AK gemeinsam mit zivilgesellschaftlichen Organisationen auch in Österreich auf. Denn im Gegensatz zu Deutschland, wo die Bundesregierung intensiv über die Schaffung eines Lieferkettengesetzes diskutiert und der Schweiz, wo im November 2020 eine Volksabstimmung (Konzernverantwortungsinitiative) stattfand, zeigt die österreichische Bundesregierung bislang keine entsprechende Initiative. Im Oktober 2020 wurde daher von einem breiten NGO-Bündnis („Treaty Allianz Österreich“) mit Unterstützung von AK und ÖGB die Kampagne „**Menschenrechte brauchen Gesetze! Damit Lieferketten nicht verletzen**“ gestartet (Kampagnenwebsite www.menschenrechtebrauchengesetze.at). Die Kampagne richtet sich an die österreichische Bundesregierung und fordert diese auf, sich in Österreich, auf EU-Ebene und in den Vereinten Nationen für die Schaffung verbindlicher Regeln für Unternehmensverantwortung einzusetzen. Die Kampagne wird auf social media, insbesondere auf Twitter (#Lieferkettengesetz #Menschenrechtebrauchengesetze) beworben und ebenfalls offiziell von AK Präsidentin Renate Anderl und ÖGB Präsident Wolfgang Katzian unterstützt.

4. Position/Forderung der AK

Die AK fordert die Schaffung verbindlicher Regeln für Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte und Umwelt entlang globaler Lieferketten – in Österreich, auf EU-Ebene und auf der Ebene der Vereinten Nationen. Ein wichtiger Aspekt ist die **zivilrechtliche Haftung und der Zugang zum Recht**, damit Betroffene von Menschenrechtsverletzungen und Umweltschäden (meist Menschen im globalen Süden) wirksame Abhilfe erhalten. Die Rechte der ArbeitnehmerInnen und Gewerkschaftsrechte müssen zentraler Bestandteil einer Rechtsvorschrift sein.

5. Aktivitäten der AK:

- Oktober 2019: Veranstaltung von AK EUROPA, ÖGB Europabüro, EGB und ECCJ in Brüssel: „Human rights and environmental due diligence: The way forward for responsible business“
- Februar 2020: Übergabe von 847.000 Unterschriften der Kampagne „Rechte für Menschen – Regeln für Konzerne“ an Vizekanzler Kogler
- Juni 2020: Offener Brief der „Treaty Allianz Österreich“ mit Unterstützung von AK und ÖGB an die Kommission mit Anforderungen an eine EU-Rechtsvorschrift
- September 2020: Veranstaltung des EWSA, mit Unterstützung von AK und ÖGB im Catamaran: „Rechtsverbindliches Abkommen für Wirtschaft und Menschenrechte – Europäische Perspektiven und nächste Schritte“
- Oktober 2020: Start der Kampagne „Menschenrechte brauchen Gesetze! Damit Lieferketten nicht verletzen“ der „Treaty Allianz Österreich“ mit Unterstützung von AK und ÖGB
- Dezember 2020: Start der europaweiten Kampagne „Unternehmen zur Verantwortung ziehen“ – gemeinsame Initiative von AK EUROPA, ÖGB Europabüro, EGB und NGOs
- Dezember 2020: BAK Stellungnahme zur Initiative der Kommission für eine „Nachhaltige Corporate Governance“
- In Vorbereitung: Factsheet „EU und Internationales auf einen Blick“ zur Kampagne

TOP 3.7.8 EuGH-Urteil zu Diesel-Pkw und Abschaltvorrichtungen bei der Emissionskontrolle

1. Beschreibung der Problematik

Fünf Jahre nach „Dieselgate“ sind noch wesentliche Fragen bei der Einhaltung von Abgasvorschriften von Diesel-Pkw offen. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat jedoch am 17. Dezember 2020 ein wegweisendes Urteil über die EU-rechtskonforme Anwendung von Abschaltvorrichtungen bei der Emissionskontrolle gefällt. Das betrifft im Wesentlichen Diesel-Pkw mit der Abgasnorm Euro 5, Euro 6a und Euro 6b, die in Europa zwischen 2009 und 2014 erstzugelassen wurden und eine Abgasrückführung (AGR) als Abgasreinigungstechnologie aufweisen. Diese reduziert Stickoxid-Abgase (NO_x), indem diese nochmals durch den Motor zirkuliert werden. Das funktioniert bei einer Außentemperatur unter 17 Grad nur mehr bedingt, weil Abschaltvorrichtungen (= defeat devices) so zum Schutz von Bauteilen im Auto programmiert wurden. Das bedeutet, dass zB im Winter quasi nie mit gereinigten Abgasen gefahren wurde und Pkw-Emissionsgrenzwerte nur bei idealen Wetterbedingungen (Thermofenster zwischen 17 und 32 Grad Außentemperatur) eingehalten wurden. Die Behörden in Österreich und Europa sind trotz besserem Wissen nicht gegen diese fragwürdige „Industrienorm“ vorgegangen. Die Folge waren Probleme bei der Luftreinhaltung (zB Fahrverbote in Umweltzonen, Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen etc). In den neuesten Dieselmodellen (Euro 6d temp, Euro d) sind daher auch nur mehr wirksame Katalysatoren im Einsatz. In Österreich sind aufgrund der Zulassungszahlen rund 1 Million Pkw von diesem „Thermofenster“ betroffen.

2. Auswirkungen

Die Tragweite und Konsequenzen des Urteils sind im Grunde genommen noch nicht abschätzbar. Unterschieden werden muss dabei vom technischen Sachverhalt, dem behördlichen Verfahren beim Kraftfahrwesen in der EU und zivilrechtlichen Entschädigungsfragen für betroffene KonsumentInnen.

Das EuGH-Urteil (Rechtssache C-693/18) stellt unmissverständlich fest, dass Pkw-Hersteller weder am Prüfstand beim offiziellen Typenprüfzulassungsverfahren noch bei realen Fahrbedingungen Abschaltvorrichtungen systematisch einsetzen dürfen. Der Einsatz von Abschaltvorrichtungen ist allenfalls erlaubt, um in Ausnahmesituationen den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden zu schützen. Der dauerhafte Einsatz von Abschaltvorrichtungen (zB Thermofenster) widerspricht damit dem EU-Typengenehmigungsverfahren. Rechtlich ist damit die EU-Betriebsgenehmigung der Diesel-Pkw von Volkswagen, aber auch anderer Hersteller nicht mehr gültig. Gemäß dem EU-Typengenehmigungsverfahren erteilt eine nationale Behörde in einem Mitgliedstaat die Typengenehmigung, die von den korrespondierenden Behörden in den anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden muss. Die zuständige Behörde muss auch bei begründeten Mängeln eine Prüfung veranlassen, die in letzter Konsequenz in einen Rückruf des Herstellers und einer technischen Nachrüstung des Diesel-Pkws mit einem wirksamen Katalysator mündet. Eine Nachrüstung ist mit 3.000 Euro pro Pkw zu veranschlagen. Es ist derzeit nicht geklärt, ob dies bei allen Modellen auch wirklich machbar ist.

Das behördliche Verfahren in der EU ist noch immer von der beherrschenden Stellung der nationalen Kraftfahrbehörde geprägt, die einem Hersteller de facto für alle EU-Mitgliedstaaten die Genehmigung

für einen Pkw erteilt. Intransparenter Zugang zu Genehmigungsgrundlagen, enge Verflechtungen mit der Autoindustrie und industriepolitische Überlegungen sind leider an der Tagesordnung.

Von der Autoindustrie und der Kraftfahrbehörde in Österreich (zuständig BMK) wird aber übersehen, dass seit 1. September 2020 die EU-Verordnung EU 858/2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern gültig ist. Diese wurde infolge Dieselgate beschlossen und gewährt vereinfacht der EU-Kommission ein Überprüfungsrecht, ob eine Typengenehmigung vorschriftskonform zustande gekommen ist, und ermöglicht ihr in einem Verfahren einen Durchführungsrechtsakt gegen eine zuständige nationale Genehmigungsbehörde zu beschließen. Bislang „korrespondierende“ Kraftfahrbehörden (zB Österreich) können ebenfalls ein solches Überprüfungsverfahren auslösen.

Aus konsumentenschutzrechtlicher Sicht ist ungeklärt, ob betroffenen Pkw-HalterInnen Schadenersatz zusteht oder nicht und in welchem Ausmaß. Es ist davon auszugehen, dass dies von nationalen Gerichten in jedem Mitgliedstaat entschieden wird. Wesentlich hierfür ist, ob der Hersteller arglistig und sittenwidrig gehandelt hat oder „nur“ fahrlässig. Bei Sittenwidrigkeit erstreckt sich die Verjährungsfrist auf 30 Jahre. Sofern nicht vorsätzliches Verhalten seitens des Herstellers festgestellt wird, dürften Verjährungs- und Gewährleistungsfristen verstrichen sein. Bei gebrauchten Sachen (zB bei Gebrauchtwagen) kann der/die Verkäufer/in mit dem/der Käufer/in eine Gewährleistungsfrist von einem Jahr aushandeln. Ist dies der Fall, sodass seit dem Tag der ersten Zulassung weniger als ein Jahr verstrichen ist, gilt für die Gewährleistung die 2-Jahresfrist. Bei ErstkäuferInnen ist die Gewährleistung mit zwei Jahren ebenfalls verstrichen. Die Frage ob die Pkw-Industrie nicht doch vorsätzlich gehandelt hat, ist jedoch offen. Bereits ergangene Urteile in anderen Staaten tendieren bei Volkswagen auf Sittenwidrigkeit.

3. Stand der Verhandlungen

Besagtes Urteil hat eine wesentliche Frage geklärt, andere Fragen werden aber in weiteren vier anhängigen Vorabentscheidungsverfahren beim EuGH geklärt. Pkw-Hersteller (ua Volkswagen) haben dieses Urteil als irrelevant bezeichnet. Angesichts der Schadensgröße ist bei der Autoindustrie von einer Hinhaltenaktik, Ausnutzen von Gesetzeslücken sowie des ungleichen Zugangs europäischer Verbraucher zur Justiz auszugehen. Der VKI hat im Auftrag des BMSGK und der AK 2018 für rund 10.000 Geschädigte 16 Sammelklagen bei allen Landesgerichten Österreichs eingebracht. Der Streitwert beläuft sich auf insgesamt 60 Millionen Euro. VW hat in Deutschland KundInnen entschädigt, in Österreich nicht.

4. Position/Forderung der AK

Das Behördenversagen muss ein Ende haben und der Staat seine Verantwortung wahrnehmen. Die Kraftfahrbehörde in Österreich und die EU-Kommission müssen ihre Aufgabe bei der Marktüberwachung und ihre Kontrollrechte bei der Typenkonformität endlich ernst nehmen.

Für die Durchsetzung von geschädigten und getäuschten Konsumenteninteressen ist in Österreich die Einführung eines niederschweligen Verbandsklagerechts notwendig. Konsumentenschutzvertretungen sollen dadurch Urteile bei Massenschäden erwirken können. Betroffene KonsumentInnen müssen sich in anderen Verfahren auf solche Referenzurteile ohne kostspielige Beweisführung berufen können.

BesitzerInnen von betroffenen Diesel-Pkw dürfen keinen Schaden erleiden. Zu ihrer Vertretung vor Gericht braucht der VKI mehr Geld vom BMSGK.

TOP 3.7.9 Eurovignette-Richtlinie: Mitgliedstaaten einigen sich auf neue Lkw-Bemautungsvorschriften

1. Beschreibung der Problematik

Der Straßengüterverkehr in Europa ist in den letzten Jahrzehnten enorm gestiegen und soll – trotz der klimapolitischen Problematik – auch in Zukunft weiter ansteigen. Durch Österreich verlaufen wichtige europäische Korridore, einige (Berg-)Regionen sind besonders vom Transit betroffen. Die fahrleistungsabhängige Bemautung von Lkw gehört zu den wenigen Maßnahmen, diesen Anforderungen für Infrastruktur, Umwelt und fairer Kostenanlastung gerecht zu werden. Die Europäische Kommission hat im Mai 2017 einen Vorschlag (= Eurovignette oder Wegekosten-Richtlinie) für einen neuen Rahmen der Bemautung vorgelegt, der eine stärkere Berücksichtigung von Umwelthanliegen (va Verursacherprinzip) anstrebte. Nach langwierigen Verhandlungen haben sich die Verkehrsminister am 8. Dezember 2020 auf einen Kompromiss verständigt.

2. Auswirkungen

Generell wird die künftige Eurovignetten-Richtlinie weiterhin nur einen Rahmen bilden, der die Mitgliedstaaten zur Einhebung von Mautentgelten ermächtigt, nicht aber verpflichtet. Sofern sie aber Benützungsentgelte auf Autobahnen einheben, müssen sie gewisse Vorschriften einhalten. Mitgliedstaaten werden aber weiterhin nicht zu einer fahrleistungsabhängigen Bemautung bei Pkw und Lkw gezwungen. Deshalb kann zB Österreich seine zeitlich gestaffelten Pkw-Mauttarife („Vignetten-System“) beibehalten. Allerdings werden auch andere Staaten (zB Luxemburg, Niederlande und Schweden) wenig verursachergerechte Vignetten-Systeme bei Lkw beibehalten können. Hier hat sich die Kommission nicht gegen Europäisches Parlament und Rat durchgesetzt.

Die wesentlichen Neuerungen betreffen Querfinanzierungszuschläge, die verpflichtende Berücksichtigung von CO₂ bei der Lkw-Maut und erweiterte Möglichkeiten bei externen Kosten (= Folgeschäden des Verkehrs, die nicht vom Verursacher bezahlt werden) in Form von Mautzuschlägen.

- Mautzuschläge (Mark-up) auf der Autobahn durften bislang für die Querfinanzierung von alternativen Verkehrsinfrastrukturprojekten (zB Brenner-Basis-Tunnel) nur in sensiblen Bergregionen in der Höhe von maximal 25 % eingehoben werden. Künftig soll dies auf allen Autobahnen im TEN-Kern-Netz (in Österreich zB A1, A2, A4, A8, A9 oder A10) erlaubt werden und auch zur Finanzierung von „Transportdienstleistungen“ (zB Rollende Landstraße, Öffentlicher Nahverkehr etc) herangezogen werden können. Für Österreich könnten somit rund 300 Millionen Euro aus diesem Titel veranschlagt werden.
- Mautzuschläge für die Querfinanzierung in sensiblen Bergregionen sollen sogar bis maximal 50 % erlaubt werden, sofern die angrenzenden Nachbarstaaten (bei Tirol: Deutschland und Italien) kein Veto einlegen. Österreich forderte hierzu vergeblich die Option „Mark-up von 50 %, wenn in zwei Staaten eingehoben wird“ ein und stimmte daher gegen den Kompromiss im Rat.
- Mitgliedstaaten müssen künftig das Lkw-Mautaufkommen aufkommensneutral nach fünf CO₂-Kategorien differenzieren. Demnach werden emissionslose Lkw besonders wenig, dagegen alte

und verbrauchsstarke Lkw besonders viel an Maut entrichten müssen. Dies soll den Einsatz von klimafreundlichen Lkw vorantreiben. Als Alternative zu dieser Mautdifferenzierung können Mitgliedstaaten aber auch für CO₂-Emissionen Mautaufschläge als externe Kosten einheben und diese Gelder für den Umwelt- und Klimaschutz verwenden.

- Mitgliedstaaten durften bisher externe Kosten für Lärm und Luftverschmutzung innerhalb von Höchstgrenzen in Form von Mautaufschlägen einheben. Künftig müssen diese verpflichtend in Gebieten mit Umweltbelastung eingehoben werden und können um CO₂ erweitert werden.

3. Stand der Verhandlungen

Das Europäische Parlament hat bereits im Jahr 2018 seinen Standpunkt in erster Lesung beschlossen. Inhaltlich bestehen keine großen Unterschiede zwischen Europäischem Parlament und Rat. Es ist daher von einer Einigung im Trilog im ersten Quartal 2021 auszugehen.

Für die Kompromissfindung mussten sowohl im Rat als auch im Europäischen Parlament zahlreiche Abstriche vom ursprünglichen Kommissionsvorhaben vorgenommen werden. Hervorzuheben sind hier unter anderem fragwürdige Ausnahmen für private Autobahnkonzessionäre (Frankreich, Italien, Portugal und Spanien), die aufgrund langfristiger Konzessionsverträge von den Verpflichtungen bezüglich CO₂ und externen Kosten befreit werden, sowie für „Handwerker-Autos“ (= Kfz zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht), die auf Drängen von Deutschland nicht bemaute werden sollen, wenn sie für gewerbliche Zwecke auf der Autobahn fahren.

In Österreich können daher auch die neuen Handlungsspielräume für mehr Kostenanlastung im Straßengüterverkehr von der Bundesregierung für die geplante zweite Stufe der ökosozialen Steuerreform (va CO₂-Bepreisung und externe Kosten) aufgegriffen werden.

4. Position/Forderung der AK

Das voraussichtliche Ergebnis der künftigen Eurovignetten-Richtlinie ist zu begrüßen. Sie eröffnet neue Möglichkeiten für die Querfinanzierung von umweltfreundlichen Verkehrsträgern und die Anlastung von Umweltkosten beim Straßengüterverkehr. Vor allem Lkw-Mautaufschläge für CO₂ bieten eine neue Perspektive für die künftige Diskussion zur CO₂-Bepreisung. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Österreich schon jetzt den EU-rechtlichen Spielraum bei der Lkw-Maut und externen Kosten nicht voll ausnützt.

Die AK tritt weiterhin für eine verpflichtende fahrleistungsabhängige Bemaute von Lkw auf Autobahnen und am untergeordneten Straßennetz in der gesamten EU ein, sowohl aus umweltpolitischen als auch aus sozialen Gründen (Lohn- und Sozialdumping durch den zu billigen Lkw-Verkehr).

Das voraussichtliche Nicht-Zustandekommen einer Korridor-Maut für das Transit-Problem in Tirol ist bedauerlich. Für die mengenmäßige Beschränkung des Lkw-Verkehrs ist jedoch ein breites Bündel an Maßnahmen erforderlich.

Die AK hat sich bei Beschlussfassung im Europäischen Parlament und Rat für eine Beibehaltung der Pkw-Autobahn-Vignette ausgesprochen und Lobbying für Lkw-Mautzuschläge bei externen Kosten betrieben.