

TOP 3.7.1

**Nationaler Aufbau- und Resilienzplan für Österreich,
Einbindung Sozialpartner, Aktualisierung der Forderungen**

TOP 3.7.2

EU Konsultation Digitalabgabe

TOP 3.7.3

**Unternehmensinsolvenzen –
Steuern wir auf eine große Insolvenzwellen 2021 zu?**

TOP 3.7.4

**Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität:
Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen**

TOP 3.7.5

Aktueller Stand 1-2-3-Klimaticket

TOP 3.7.6

Neues Taxitarifmodell in Wien

TOP 3.7.7

Problematik Paketdienstleister – DPD Aufsichtsverfahren

TOP 3.7.8

**„Unternehmen zur Verantwortung ziehen“ – Voller Erfolg der
europaweiten Kampagne von AK, ÖGB, EGB und NGOs**

TOP 3.7.9

Aktueller Bericht

TOP 3.7.1 Nationaler Aufbau- und Resilienzplan für Österreich, Einbindung Sozialpartner, Aktualisierung der Forderungen

1. Mangelhafte Einbindung der Sozialpartner

Die Einbindung der Sozialpartner in die Ausarbeitung der nationalen Aufbau- und Resilienzpläne ist von entscheidender Bedeutung und wird in den entsprechenden EU-Dokumenten klar eingefordert. Insbesondere sieht die Verordnung zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität vor, dass in den nationalen Aufbauplänen dargestellt werden muss, wie die Beiträge der Interessenträger eingeflossen sind.

Eine offizielle Einbindung erfolgte erst am 26. Jänner 2021 in Form einer vom Bundeskanzleramt durchgeführten Videokonferenz zum Nationalen Reformprogramm 2021, auf der auch der nationale Aufbauplan auf der Agenda stand. In weiterer Folge wurde eine zentrale Kontaktstelle (mail@recover.austria.gv.at) im Rahmen eines öffentlichen Konsultationsprozesses eingerichtet, an welche die Vorschläge für den nationalen Aufbauplan bis spätestens 26.2.2021 übermittelt werden konnten.

Aus Sicht der AK braucht es eine weit aktivere Einbindung in den Prozess der Erarbeitung des Aufbauplans. Die AK fordert, dass die Bundesregierung aktiv einen Dialog über die AK-Vorschläge zum nationalen Aufbauplan führt, die bereits Anfang Dezember 2020 an die Bundesregierung übermittelt wurden. Eine aktivere Einbindung wird auch von Seiten der Gewerkschaften mit Nachdruck eingefordert. Zuletzt hat AK-Präsidentin Renate Anderl in einem Gespräch mit Europaministerin Karoline Edtstadtler mehr Transparenz im Prozess und eine breitere Beteiligung der Sozialpartner urged.

2. Gespräch mit der Europäischen Kommission

Die nationalen Aufbaupläne müssen von der Europäischen Kommission bewertet werden. Vor diesem Hintergrund wurden die Vorschläge der AK vom Dezember 2020 auch an die Europäische Kommission übermittelt. Die Taskforce Aufbau & Resilienz im Generalsekretariat der Europäischen Kommission hat daraufhin zu einem virtuellen Treffen eingeladen, das Ende Februar 2021 stattfand und bei dem AK-ExpertenInnen die AK-Vorschläge insb im Bereich Arbeitsmarkt, Pflege, Bildung und ökologischer Wandel eingehend und engagiert dargestellt haben. Wenngleich hier durchaus unterschiedliche Sichtweisen deutlich wurden, ist die Bereitschaft der Europäischen Kommission, über die AK-Vorschläge in einen Diskussionsprozess zu treten, als positiver Schritt zu werten. Derartige Gespräche bringen für beide Seiten einen wichtigen Mehrwert.

3. Was plant die österreichische Bundesregierung?

Österreich gehört mit Luxemburg, den Niederlanden, Irland, Litauen, Polen, Malta und Estland zu jenen Ländern, die noch keinen nationalen Aufbauplan nach Brüssel übermittelt haben (Stand 10. Februar 2021). Dabei haben sich die Aussichten für die heimische Wirtschaft weiter verschlechtert.

In einer parlamentarischen Anfragebeantwortung vom 10.2.2021 hat Bundesminister Gernot Blümel deutlich zum Ausdruck gebracht, dass sich die Bundesregierung bei der Ausarbeitung des Aufbauplans

primär am Regierungsprogramm orientieren wird. Das Regierungsprogramm enthalte viele Maßnahmen, die im Einklang mit den Prioritäten der Aufbau- und Resilienzfazilität stünden. Für die Aufnahme in den Aufbauplan würden jene Maßnahmen ausgesucht werden, „die den Anforderungen der Verordnung am besten entsprechen“.

Aus Sicht der AK bringt die Fazilität nur dann einen Mehrwert, wenn dadurch neue Investitionen getätigt werden bzw im Regierungsprogramm enthaltende Vorhaben mit zusätzlichen Mitteln ausgestattet werden.

4. Präzisierung der AK-Vorschläge für den nationalen Aufbauplan: Fünf wichtige Offensiven

Die AK hat im Dezember 2020 ein Gesamtprogramm in Form von fünf wichtigen Offensiven (Arbeitsmarkt, Bildung und Digitalisierung/Soziale Dienstleistungen für mehr Lebensqualität/Armutsbekämpfung/Ökologischer Wandel/Klimagerechte Städte und Gemeinden) erstellt. Diese Vorschläge wurden präzisiert und nochmals im Rahmen des öffentlichen Konsultationsprozesses der Bundesregierung übermittelt. In den einleitenden Anmerkungen wird betont, dass Österreich angesichts der Dimension der Krise ein umfangreiches Investitions- und Beschäftigungsprogramm benötigt und es gleichzeitig darum geht, die Weichen für eine klimaneutrale Zukunft zu stellen. Daher übersteigen die mit den AK-Vorschlägen verbundenen Finanzierungen die für Österreich vorgesehenen Mitteln aus der Aufbau- und Resilienzfazilität bei weitem.

In der Präzisierung wird eine Zuordnung der AK-Vorschläge zu den EU-Kriterien (länderspezifische Empfehlungen, sechs Säulen der Verordnung zur Einrichtung der Fazilität, EU-Leitinitiativen, UN-Nachhaltigkeitsziele) vorgenommen und in einem eigenen Kapitel ein Vorschlag vorgelegt, welche Teile dieses Gesamtprogramms in welchem Ausmaß durch die Fazilität finanziert werden könnten. Insgesamt summieren sich die AK-Vorschläge auf 3,8 Mrd Euro mit folgender Aufteilung:

- Offensive Arbeitsmarkt, Bildung und Digitalisierung (ca 1,4 Mrd Euro)
- Offensive soziale Dienstleistungen (700 Mio Euro)
- Offensive Armutsbekämpfung (100 Mio Euro)
- Offensive ökologischer Wandel (ca 1,1 Mrd Euro)
- Offensive klimagerechte Städte und Gemeinden (500 Mio Euro)

Abschließend wird hervorgehoben, dass es angesichts der hohen Betroffenheit der Frauen von der Covid-19-Krise und der EU-Vorgabe, dass eine durchgängige Berücksichtigung der Gleichstellung der Geschlechter zu gewährleisten ist, die Verankerung messbarer Ziele im Aufbau- und Resilienzplan braucht, um zu gewährleisten, dass die Mittel auch in entsprechendem Ausmaß Frauen zu Gute kommen.

TOP 3.7.2 EU Konsultation Digitalabgabe

1. Die Vorschläge der EU-Kommission

Die Kommission führt gerade eine öffentliche Konsultation zum Thema Digitalabgabe durch, an der sich auch die AK beteiligen wird. Beiträge sind bis zum 12. April 2021 möglich. Eingebettet in die strategischen Ziele der Kommission, die EU für die Herausforderungen der Digitalisierung fit zu machen, gibt es Überlegungen steuerliche Maßnahmen („Digitalabgabe“) einzuführen.

Während die Kommission im März 2018 eine 3%-Steuer auf digitale Umsätze (Einnahmen aus Online-Werbung, Plattformprovisionen, Verkauf von Daten) vorgeschlagen hat, stellt sie jetzt drei unterschiedliche Varianten zur Diskussion:

- **Erhöhung der aktuellen Körperschaftsteuer:** Für Unternehmen die (bestimmte) digitale Aktivitäten in der EU durchführen, wird ein Zuschlag zur bestehenden Körperschaftsteuer festgesetzt. Das erscheint wenig effektiv, solange das Problem der Steuertricks und der Gewinnverlagerung in Steueroasen nicht gelöst ist.
- **Neue Steuer auf die Einnahmen aus digitalen Aktivitäten:** Damit könnte eine Steuer auf die Einnahmen aus Aktivitäten wie etwa Cloud Computing, Streaming Dienste, Online Werbedienste, Online Vermittlungsdienste einer Steuer unterworfen werden. Dieser Ansatz ähnelt dem Digitalsteuer-Vorschlag der Kommission vom März 2018.
- **Neue Steuer auf digitale Transaktionen:** Dabei sollen die digitalen Transaktionen zwischen den Unternehmen (B2B) besteuert werden. Eine genaue Definition fehlt allerdings, was die Einschätzung der Effektivität einer solchen Maßnahme schwierig macht.

2. Allgemeine Vor- und Nachteile einer Digitalabgabe

Befürworter begründen die Digitalabgabe damit, dass die Covid-Krise die Digitalisierung weiter beschleunigt hat und gerade die Unternehmen im digitalen Sektor vielfach sogar von der Krise profitiert haben. Trotz Rekordgewinnen ist die Steuerleistung gerade bei den Unternehmen der digitalen Wirtschaft deutlich geringer als bei den Unternehmen der traditionellen Wirtschaft¹. Eine Digitalabgabe könnte nicht nur einen gerechten Beitrag der Digitalkonzerne zur Krisenfinanzierung leisten, sondern in Zukunft als neue Eigenmittelquelle auch zur Mitfinanzierung des EU-Haushalts herangezogen werden.

Diesen Argumenten stehen aber auch gewichtige Probleme entgegen. Einerseits, dass die geplanten Einnahmen aus einer Digitalabgabe sehr überschaubar sind und von den Digitalkonzernen größtenteils an die KundInnen überwältzt werden. Andererseits, dass die USA eine EU-weite Digitalabgabe als „feindlichen Akt“ verstehen und mit handelspolitischen Sanktionen beantworten könnten, die wiederum Wertschöpfung und Arbeitsplätze auch in Österreich bedrohen. Im Fall der französischen Digitalsteuer hat die US-amerikanische Regierung diese Gefahr bereits vorgezeigt.

3. Die OECD-Verhandlungen über eine Reform der Konzernbesteuerung

Wichtig ist weiters, dass auf Ebene der OECD gerade eine grundlegende Reform der internationalen Konzernbesteuerung verhandelt wird, in die auch die USA eingebunden sind. Säule 1 der OECD-Vorschläge sieht vor, dass (Digital-)Konzerne künftig einen Teil ihrer Gewinne in den sogenannten „Marktstaaten“ versteuern müssen, zB auch in Österreich. In Säule 2 ist ein globaler Mindeststeuersatz geplant. Eine politische Entscheidung ist für Mitte 2021 zu erwarten. Die Wahl von Joe Biden in den USA hat die Chancen auf ein positives Ergebnis noch einmal deutlich erhöht.

Die Maßnahmen der OECD/G20 sind deutlich umfassender und gehen weit über die Einführung einer Digitalsteuer hinaus. Insbesondere die Einführung eines globalen Mindeststeuersatzes bei der Besteuerung multinationaler Konzerne wäre ein wichtiger Schritt im Kampf gegen Steueroasen und die Steuervermeidungsstrategien der multinationalen Konzerne. Die OECD geht in ihren Berechnungen davon aus, dass durch Pillar 1 und 2 weltweite Mehreinnahmen von bis zu 100 Mrd € jährlich, das sind bis zu 4 % des weltweiten Körperschaftsteueraufkommens, realisiert werden könnten.

4. Verhältnis von Digitalabgabe und OECD-Paket

Das Verhältnis der OECD-Verhandlungen und der EU-weiten Digitalabgabe ist politisch nicht eindeutig geklärt. Manche Akteure glauben, dass eine Digitalabgabe zusätzlich zu einem OECD-Ergebnis eingeführt werden kann, andere sehen die Digitalabgabe als Druckmittel für die OECD-Verhandlungen bzw als Plan B für ein Scheitern der Gespräche. Die EU-Kommission betont in der Konsultation, dass die Einführung einer Digitalsteuer neben den geplanten Maßnahmen der OECD/G20 erfolgen kann und soll. Im Rahmen einer EGB-Tagung hat der Leiter der Steuerabteilung der EU-Kommission, Benjamin Angel, die Digitalabgabe als Überbrückungsinstrument zwischen der Einigung und der Implementierung der OECD-Vorschläge dargestellt, die einige Jahre dauern kann.

5. Position/Forderung der AK

Die AK sieht die Initiative zur Einführung einer Digitalabgabe zur stärkeren Besteuerung der Digitalkonzerne grundsätzlich als Schritt in die richtige Richtung. Es muss allerdings auch klar sein, dass eine Digitalabgabe nur sinnvoll ist, wenn sie mit einer Einigung auf OECD-Ebene vereinbar ist. Einerseits deshalb, weil die OECD-Pläne deutlich weiter gehen als die Digitalabgabe selbst. So bringt zB die Einführung eines globalen Mindeststeuersatzes von nur 12,5 % Mehreinnahmen von 300 bis 350 Mio €, während eine Digitalsteuer maximal 100 Mio € bringen würde. Andererseits aber auch deshalb, weil ein Handelskrieg mit den USA tunlichst vermieden werden sollte. Die USA sind (nach Deutschland) Österreichs stärkster Absatzmarkt. Gezielte Sanktionen auf gewisse Produkte, zB Red Bull, hätten direkte Auswirkungen auf die Wertschöpfung und die Beschäftigung in Österreich, die unter Umständen letztlich schwerer wiegen als die Mehreinnahmen durch die Besteuerung von Google & Co.

Die Digitalabgabe ist ein gutes Druckmittel für die OECD-Verhandlungen und ein legitimer Plan B für den Fall eines Scheiterns der OECD-Gespräche. Auch die Einführung einer Digitalabgabe zur Überbrückung der Dauer der Implementierung der OECD-Vorschläge erscheint überlegenswert. Das primäre Ziel muss aber eine Einigung auf OECD-Ebene und die Vermeidung eines für den Fall des Scheiterns drohenden Steuer- und Handelskrieges sein.

ⁱ Europäische Kommission (2018): https://ec.europa.eu/commission/news/college-meeting-digital-taxation-migration-and-brexit-2018-mar-21_de

TOP 3.7.3 Unternehmensinsolvenzen – Steuern wir auf eine große Insolvenzwelle 2021 zu?

Die Insolvenzentwicklung 2021 ist aufgrund der durch COVID-19 bedingten zahlreichen, nicht vorhersehbaren Parametern (Dauer, Lockdowns, Mutationen) nur sehr eingeschränkt abschätzbar. Nachstehend sollen anhand verschiedener Daten (Wirkung der Hilfsmaßnahmen und ihre zeitliche Dauer, allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, anstehende Insolvenzrechtsreform) mögliche Schlüsse auf die künftige Insolvenzentwicklung gezogen werden. Mit ziemlicher Sicherheit kann aber davon ausgegangen werden, dass ein Beenden sämtlicher Hilfsmaßnahmen mit Wirkung 30.06.2021 eine massive Insolvenzwelle auslösen würde (siehe Simulation Insolvenzmodell der OeNB). Die künftige Insolvenzentwicklung hängt daher wesentlich davon ab, welche Hilfsmaßnahmen auch noch bis Ende 2021 wirken bzw verlängert werden. Durch eine Verlängerung der Maßnahmen könnte die Dynamik einer möglichen/wahrscheinlichen Insolvenzwelle mit Sicherheit eingebremst oder abgemildert werden. Jedenfalls werden die Werte über dem Jahr 2020 liegen.

1. Insolvenzentwicklung 2020 – Trotz Corona massiver Rückgang der Unternehmensinsolvenzen

Durch diverse Unterstützungsmaßnahmen verringerten sich im Jahr 2020 die Insolvenzen – trotz der großen Wirtschaftskrise – um 40 % auf rund 3.000. Von 2007 bis 2019 lagen die Insolvenzzahlen durchwegs höher – zwischen 5.000 im Jahr 2019 und 7.000 Fällen im Jahr 2009 (Finanzkrise). Die Passiva ist dennoch auf rund 3 Mrd Euro (2019: 1,7 Mrd Euro) angewachsen (davon insbesondere Commerzbank: 800 Mio Euro, Anglo Austrian AAB AG, vormals Meindl Bank: 200 Mio Euro).

Die Insolvenzquote verringerte sich von 0,9 % auf 0,5 %. Insbesondere in den Bereichen Grundstücks- und Wohnungswesen, Verkehr, Gastgewerbe/Beherbergung und Information/Kommunikation kam es zu überdurchschnittlichen Rückgängen.

Ohne Hilfsmaßnahmen wäre es auf Basis des Insolvenzmodells der OeNB zu einem Anstieg der Insolvenzquote von 0,9 % auf 4 % oder rund 22.000 Insolvenzen gekommen.

Was waren die effektivsten Hilfsmaßnahmen laut OeNB-Modell?

- Kurzfristige Aufschübe (Stundungen von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen) und damit verbundene Nichtbeantragung von Insolvenzen durch Gesundheitskasse und Finanzämter sowie die Möglichkeit der Aussetzung der Insolvenzantragspflicht bei Überschuldung für Unternehmen: 2 Prozentpunkte
- Diverse Zuschüsse (Umsatzersatz, Fixkostenzuschüsse, Kurzarbeit): 1,2 Prozentpunkte
- Kreditgarantien, Schuldenmoratorium: 0,3 Prozentpunkte

Die künftige Insolvenzentwicklung hängt daher wesentlich davon ab, welche Hilfsmaßnahmen auch noch 2021 wirken.

2. Aktuelle Unternehmenshilfen – welche Hilfsmaßnahmen laufen noch bis wann?

Im Rahmen des COVID-19-Krisenbewältigungsfonds wurde für Unternehmenshilfen der COVID-19-Hilfsfonds in Höhe von 15 Mrd Euro eingerichtet. Bislang wurden lediglich rund 4 Mrd Euro ausbezahlt. Die von der COFAG genehmigten Garantien belaufen sich auf 4,8 Mrd Euro, sind aber nur im Fall der Schlagendwerdung auszahlungswirksam. An Garantiezahlungen waren lediglich 4,6 Mio Euro notwendig geworden.

Die COFAG-Unternehmenshilfen müssen ihre Deckung im Befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen finden (ausgenommen Einzelfallgenehmigungen, Kurzarbeitshilfen, Stundungen, Fixkostenzuschuss ¹⁾). Der Befristete Rahmen wurde kürzlich von der EU aufgestockt und beträgt nunmehr für die Abdeckung von ungedeckten Fixkosten (in Österreich als Verlustersatz umgesetzt) 10 Mio Euro, die übrigen Unternehmenshilfen (Umsatzersatz, Fixkostenzuschuss 800.000, Ausfallbonus, 100%ige Garantien) dürfen in Summe 1,8 Mio Euro pro Unternehmen nicht übersteigen. **Der Befristete Rahmen wurde bis 31.12.2021 verlängert.**

Lediglich die Antragsfrist für den Umsatzersatz November/Dezember 2020 für direkt vom Lockdown betroffene Unternehmen ist abgelaufen. Alle übrigen Unternehmenshilfen können noch beantragt werden (zB Fixkostenzuschuss 1 für den Zeitraum März bis Sep 2020) oder sind ohnehin bis 30.06.2021 verlängert worden, Antragsfristen laufen meist bis 31.12.2021 (siehe Übersicht im Anhang über die einzelnen Unternehmenshilfen, Geltungsdauer, Antragsfristen, beanspruchte Hilfeleistungen).

3. Insolvenzrecht

Die Restrukturierungs- und Insolvenz-Richtlinie (EU 2019/1023) ist bis 17.07.2021 umzusetzen. Derzeit läuft das Begutachtungsverfahren. Ziel der Richtlinie ist es unter anderen, durch ein neues vorinsolvenzliches Restrukturierungsverfahren Unternehmen, die in finanzielle Schwierigkeiten geraten sind, zu retten und deren Bestandfähigkeit wiederherzustellen. Das im Rahmen der Richtlinie umzusetzende Restrukturierungsverfahren kann als Weiterentwicklung des österreichischen Reorganisationsverfahren verstanden werden und könnte gerade in Bezug auf Unternehmen, die trotz eines funktionierenden Geschäftsmodells durch die COVID-19-Krise in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten sind, interessant sein.

Außerdem soll die volle Entschuldung bereits nach 3 Jahren ermöglicht werden (derzeit 5 Jahre). Bei Privatinsolvenzen soll ebenfalls eine Entschuldung bereits nach 3 Jahren ermöglicht werden, allerdings befristet auf 5 Jahre.

Die Aussetzung der Insolvenzantragspflicht bei einer Überschuldung läuft mit Wirkung 31.03.2021 aus. Eine Verlängerung ist derzeit nicht beabsichtigt. Liegt demnach am 31.03.2021 Überschuldung vor, so hat der Schuldner spätestens innerhalb von 60 Tagen einen Insolvenzantrag zu stellen (oder 120 Tage nach Eintritt der Überschuldung).

¹ Der Fixkostenzuschuss 1 (bis max 90 Mio Euro pro Unternehmensgruppe) hat eine andere Rechtsgrundlage und fällt daher nicht unter die 1,8 Mio Euro-Grenze.

4. Einschätzung BIP-Wachstum und Arbeitslosigkeitsentwicklung

Der Rückgang der realen Wirtschaftsleistung fällt im Jahr 2020 in Österreich im Vergleich zu Ländern wie Deutschland (-7,3 % vs -5,1 % für 2020) besonders stark aus. Auch die Erholung dürfte verhaltener sein und für 2021 kann allenfalls ein geringer Anstieg der Wirtschaftsleistung erwartet werden (+2,5 % laut WIFO-Prognose).

Im Falle einer vierten Welle und weiteren (Teil-)Lockdowns erwarten wir eine stagnierende Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 anstelle eines moderaten Aufschwungs (+2,5 %). Die Beschäftigung würde dann neuerlich zurückgehen und die mittelfristige Entwicklung nach einem kurzen, aufholbedingten starken Aufschwung weiter beeinträchtigen.

5. Ausblick, Einschätzung der Insolvenzentwicklung

Eigene Einschätzungen

Mehrere Faktoren sprechen dafür, dass ein stärkerer Insolvenzanstieg frühestens im Sommer bzw im 3. Quartal 2021 zu erwarten ist:

- Im ersten Halbjahr greifen noch sämtliche Hilfsmaßnahmen mit Ausnahme der Aussetzung der Konkursantragspflicht bei Überschuldung. Stundungen, Kurzarbeit, Fixkostenzuschuss, Ausfallbonus und Verlustersatz wirken bis 30.06.2021.
- Die Insolvenzrechtsreform, die mit 17.07.2021 in Kraft treten soll, ermöglicht unter anderem die volle Entschuldung bereits nach drei Jahren (derzeit 5 Jahren), sodass im ersten Halbjahr viele Schuldner eine Insolvenz – soweit möglich – erst mit Inkrafttreten der Reform beantragen werden.
- Aus dem COVID-Hilfsfonds in Höhe von 15 Mrd Euro wurden bis jetzt lediglich 4,2 Mrd Euro ausbezahlt. Der befristete Rahmen für staatliche Beihilfen der EU ermöglicht Unterstützungen bis 31.12.2021. Es ist daher leicht möglich, dass die Bundesregierung weitere Verlängerungen der Unternehmenshilfen beschließt, sodass sich selbst im Herbst der Anstieg an Insolvenzen in Grenzen halten könnte.
- Ein Auslaufen sämtlicher Unterstützungsmaßnahmen mit Wirkung 30.06.2021 wäre unverantwortlich und würde jedenfalls im 2. Halbjahr zu einem massiven Anstieg der Insolvenzen führen und das Krisenjahr 2009 mit 7000 Insolvenzen bei weitem übertreffen (siehe unten Einschätzung OeNB). Anstiege auf das Niveau des Jahres 2019 und auch leicht darüber (+70 % bis 100 % gegenüber 2020) stellen hingegen kein Problem dar, da ein Nachholeffekt jedenfalls gegeben ist.

Fremdeinschätzungen

OeNB:

Martin Schneider und Walter Waschiczek (Abteilung für volkswirtschaftliche Analysen, Simulation OeNB-Insolvenzmodell):

Im Jahr 2021 kommt es trotz der Maßnahmenverlängerungen bis Ende März (Aussetzung der Insolvenzantragspflicht wegen Überschuldung) bzw Ende Juni (Auslaufen der Stundungen und Kurzarbeit) zu einem Anstieg der Insolvenzquote auf 3,1 %, **was gegenüber dem Durchschnitt in den Jahren 2017 bis 2019 ca einer Verdreifachung entsprechen würde. Dies würde etwa 15.000 Insolvenzen bedeuten.** Der Insolvenzhöhepunkt wird im zweiten Halbjahr liegen. Besonders betroffen

sind Gastronomie, Tourismus, Lager/Transport und Kunst. Für das Jahr 2022 wird – nach derzeitigem Stand der Annahmen zu pandemischen, wirtschaftlichen und wirtschaftspolitisch-rechtlichen Rahmenbedingungen – eine Insolvenzquote von 2,3 % prognostiziert.

KSV 1870:

- Es wird vermehrt Insolvenzen und Liquidationen geben, bei denen aufgrund der fehlenden werthaltigen Aktiva Sanierungen unmöglich werden.
- Ab 2. Quartal wird mit einem konstanten Insolvenzanstieg von rund 20 % bis 25 % verglichen zu 2019 gerechnet, unter der Annahme, dass die Bundesregierung keine weiteren Hilfsmaßnahmen ergreift. **Mittlerweile wurden die Hilfsmaßnahmen bis 30.06.2021 verlängert** ([201231_KSV1870_Insolvenzstatistik-Unternehmen_2020_final](#)).

AKV:

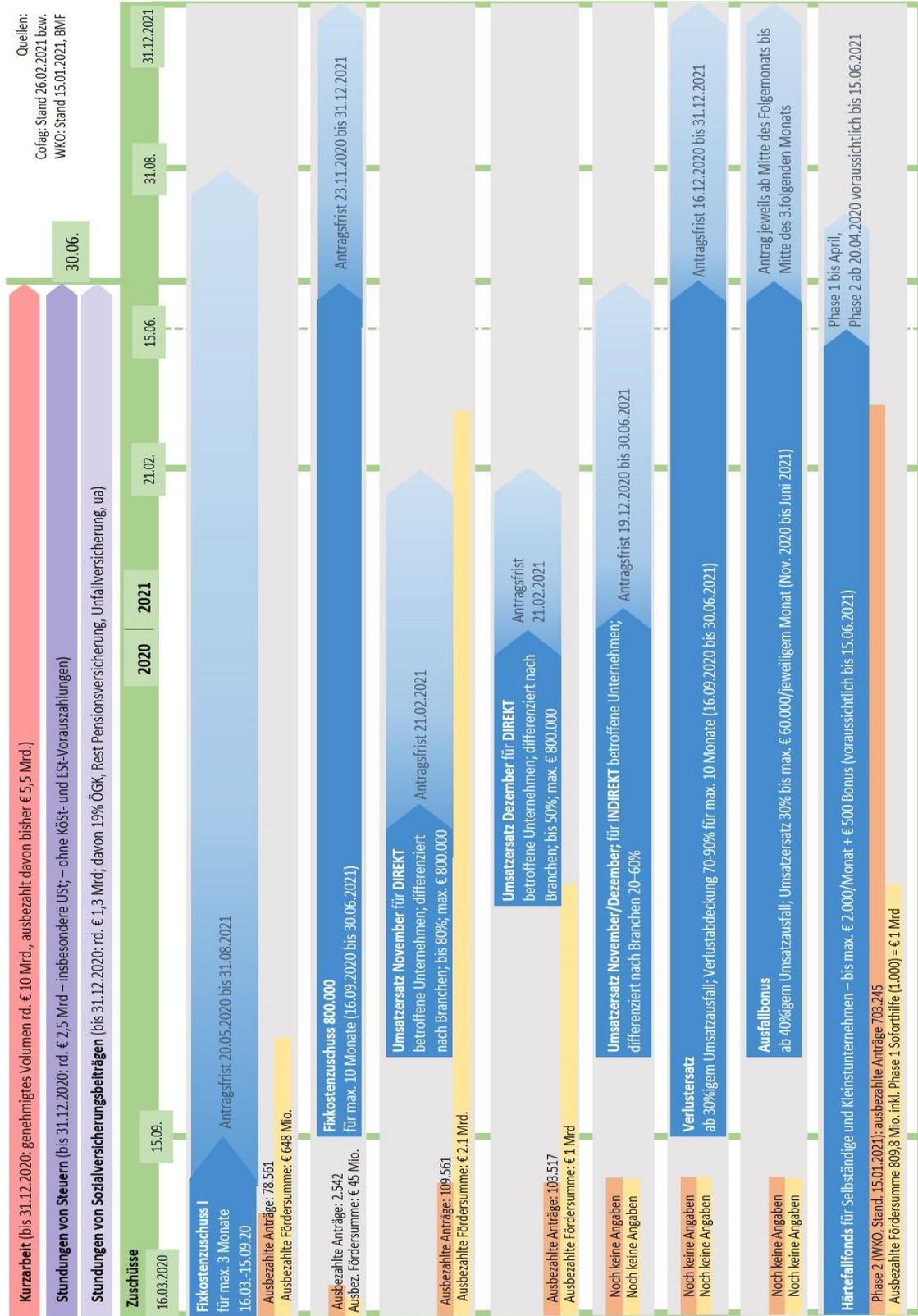
- Durch die Stundungen wird sich die Insolvenzwelle um drei Monate in den Herbst verlagern (www.akv.at, Anmerkungen zur Insolvenzreform).

Wifo:

- Nach Auslaufen der Antragsaussetzung und der Stundungen wird Pleitewelle erwartet, da im Vorjahr nur 3.100 Insolvenzen angemeldet wurden (Pekanov, Wifo).

Anhang:

Zeitchase zu Covid-Hilfsmaßnahmen (Geltungsdauer und Antragsfristen), Anträge & Fördersummen (ohne gewährte Garantien und Haftungen)



TOP 3.7.4 Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen

1. Viel für die Umwelt, wenig für die Beschäftigten

Die Europäische Kommission (EK) hat ihre Strategie für eine „nachhaltige und intelligente Mobilität“ präsentiert. Kern der Forderungen ist eine 90%ige Reduktion der Treibhausgase des Verkehrs bis 2050 (gegenüber dem Basisjahr 2005). Diese Reduktion soll vor allem über neue Antriebstechnologien (E-Motoren) erreicht werden.

Weitaus weniger konkret wird die EK bei Ankündigungen zur Verbesserung der Lebenssituation der rund 10 Millionen Verkehrsbeschäftigten. Dies obwohl die Arbeitsbedingungen, vor allem im Straßenverkehr, von Lohn- und Sozialdumping und inakzeptablen Einsatzbedingungen geprägt sind. Die Pläne der EK sind dazu sehr vage und gehen über allgemeine Ankündigungen nicht hinaus.

Die besonders dynamische Situation in den Agglomerationen mit einem enormen Bevölkerungswachstum und einer entsprechend „explodierenden“ Anzahl an Wegen, wird in der Strategie kaum berücksichtigt.

2. Neue Antriebe reichen nicht, Neubewertung der Arbeit der Beschäftigten erforderlich

Das 90%ige Reduktionsziel ist sicher ein Schritt in die richtige Richtung, es ergibt sich allerdings (zwangsläufig) aus den Erfordernissen des Klimaschutzes und dem jahrelangen Verschleppen effektiver Maßnahmen im Kampf gegen den Klimawandel.

Hinsichtlich der möglichen Einsparungen von CO₂ durch „alternative Antriebe“ gibt es sehr unterschiedliche Studienergebnisse, insbesondere dann, wenn der Lebenszyklus (Produktion, Verwendung und Entsorgung) betrachtet wird. Vielen Studien zu Folge werden durch diese Antriebe „nur“ zwischen 50 und 80 % an CO₂ eingespart. Schon alleine deshalb können diese Antriebstechnologien Probleme maximal lindern, keinesfalls aber lösen. Weitere Probleme des Verkehrs (Flächenverbrauch, Zerstörung des öffentlichen Raumes, Lärm usw) werden ebenso nicht gelöst und stellen vor allem die Agglomerationen zusehends vor Probleme.

Die Auswirkungen des „Wettlaufs um immer noch billigeren Verkehr“ auf die 10 Mio Verkehrsbeschäftigten sind katastrophal, den Druck der Branche bekommen fast ausschließlich sie zu spüren. Entlohnung und Einsatzbedingungen der Beschäftigten sind nahezu die letzten Stellschrauben in der Unternehmenskalkulation, letztlich sind die anderen Kosten (Maut, Treibstoff, Fahrzeuge usw) für alle Unternehmen ident. Lohn- und Sozialdumping sind die Regel, lange Arbeitszeiten, schlechte Entlohnung, miserable Ruhebedingungen, Stress, Müdigkeit und lange Zeiten fernab der Familie kennzeichnen den Alltag der im Transport Beschäftigten, insbesondere auf der Straße und zunehmend auch in der Luftfahrt. Dies seit Jahren mit Unterstützung durch die EU-Gesetzgebung. Billiger Verkehr für einen ebensolchen Wirtschaftsstandort kommt vor allem die Beschäftigten teuer zu stehen.

Viele Verkehrsbeschäftigte kommen aber nicht nur wegen schlechter Arbeitsbedingungen unter Druck. Gerade im Verkehr werden Digitalisierung, struktureller Wandel und Ökologisierung ebenso massive Auswirkungen auf die Beschäftigten haben. Auf der einen Seite werden zwar Arbeitsplätze geschaffen, auf der anderen Seite werden zahlreiche Berufsbilder verändert und Arbeitsplätze gefährdet bzw vernichtet („automatisiertes Fahren“, Digitalisierung der Schieneninfrastruktur und der Lagerhaltung

usw). Teile der Beschäftigten werden mit Arbeitslosigkeit und den damit verbundenen existenziellen Problemen konfrontiert sein.

3. Stand der Verhandlungen

Die vorliegende Strategie der EK beinhaltet abseits des klaren Reduktionszieles von 90 % bei den Treibhausgasen, keinerlei Festlegungen. Es werden lediglich einige Rechtsakte (innerhalb der nächsten Jahre) angekündigt, ohne deren möglichen Inhalt zu antizipieren. Wirklich rechtsverbindliche Schritte in Form von Verordnungen oder Richtlinien sind daher erst in den nächsten Jahren zu erwarten. Für die Beschäftigten ist das ein herber Rückschlag, letztlich werden damit auch zahlreiche bekannte Regelungslücken nicht geschlossen.

Wie die Verhandlungen bei den angekündigten Rechtsakten verlaufen, wird von der Stärke der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF, der gewichtigste Zusammenschluss von Verkehrsgewerkschaften aus allen EU-Mitgliedstaaten) abhängen. Der Sachverstand der AK wird auf ETF-Ebene sehr geschätzt und findet sich überproportional in den Europäischen Positionierungen wieder. Leider ist gerade bei ArbeitnehmerInnenrechten zunehmend ein tiefer Graben in der ETF festzustellen. Dieser macht sich vor allem im Straßenverkehr bemerkbar und verläuft zwischen Ost („Alles bestens“) und West („Verkehr braucht endlich Regulierung“).

4. Position/Forderung der AK

Die Ziele der Union nach einem fairen Transportwesen werden so nicht erreicht werden. Neben einer Investitionsoffensive für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr (va in den Städten) ist der Fokus vor allem auf die Verbesserungen für die Beschäftigten zu legen.

Es ist höchste Zeit,

- die Einsatzbedingungen (Arbeits- und Ruhezeiten, Entgelt, ArbeitnehmerInnenschutz usw) und die Ausbildungen aller im Verkehr beschäftigten MitarbeiterInnen, die sicherheitsrelevante Aufgabe wahrnehmen, zu normieren,
- gleichen Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort zu zahlen,
- eine einheitliche Sprache bei der Eisenbahn auf einem Mindestniveau B1 einzuführen,
- Lenk- und Ruhezeiten anwendungsfreundlich und transparent auszugestalten, um damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen und gute Arbeitsbedingungen zu gewährleisten,
- fälschungssichere Aufzeichnungsgeräte für die Einsatzzeiten (Lenk- und Ruhezeiten sowie sonstige Zeiten wie Beladung, Fahrzeugkontrolle, Bereitschaftszeiten usw) auf allen Verkehrsträgern einzubauen,
- die Einsatzbedingungen der mobilen Beschäftigten durch zeitgemäße Sanitäreinrichtungen (in Lokomotiven, auf sicheren Gratisparkplätzen, bei Halten „auf der Strecke“) und entsprechende Nächtigungsmöglichkeiten erträglicher zu gestalten,
- Zeiten fernab der Familie zu minimieren,
- Kontrollmöglichkeiten zu vereinfachen und Kontrollen zu forcieren und bei Verstößen – vor allem auch gegenüber den Unternehmen – wirksame Sanktionen zu setzen,
- einen EU-weiten Plan zum Schutz der Beschäftigten im Falle von Pandemien auszuarbeiten und umzusetzen,
- die negativen Auswirkungen des digitalen Wandels und der Ökologisierung (Rationalisierung, Wegfall ganzer Branchen) über Rettungsschirme und Stiftungen zur Aus- und Weiterbildung abzufangen, einen sozialverträglichen und gerechten Strukturwandel (just transition) sicherzustellen,

Bereich Wirtschaft – Kubitschek

Abteilung Umwelt und Verkehr – Gregor Lahounik

- die Diskussion über eine Arbeitszeitverkürzung ernsthaft zu führen,
- Rettungspläne von Firmen durch die öffentliche Hand zwingend mit der Stärkung der Rechte der Beschäftigten zu verknüpfen und
- grundsätzlich prekäre Arbeitsverhältnisse – auch bei Plattformbeschäftigten im Verkehrssektor – zu unterbinden.

TOP 3.7.5 Aktueller Stand 1-2-3-Klimaticket

1. Beschreibung der Problematik

Bereits seit Jahren wird in Österreich die Einführung einer einfachen und günstigen Netzkarte für den gesamten öffentlichen Verkehr diskutiert. Die Idee eines 1-2-3-Tickets wurde bereits vor Jahren etwa von der SPÖ eingebracht, auch die AK erhob mehrmals die Forderung nach für die PendlerInnen billigere Jahresnetzkarten. Die aktuelle Bundesregierung hat im Regierungsprogramm für eine „umweltfreundliche, leistbare Mobilität für alle in Stadt und Land“ unter anderem ein „1-2-3-Österreich-Ticket“ angekündigt. Dieses soll in drei Formen angeboten werden, um 1 Euro pro Tag für ein Bundesland (365 Euro pro Jahr), um 2 Euro für zwei benachbarte Bundesländer (730 Euro pro Jahr) und um 3 Euro für das gesamte Bundesgebiet (1.095 Euro pro Jahr). Mit diesem Ticket sollen alle öffentlichen Verkehrsmittel benutzt werden können. Zusätzlich hat BMⁱⁿ Gewessler die Österreichstufe des 1-2-3-Klimatickets für alle unter 26 bereits um 821 Euro (um 25 Prozent ermäßigt) im Februar 2021 angekündigt. Die Finanzierung des österreichweiten 3er-Tickets soll zu 100 Prozent durch den Bund erfolgen und es ist grundsätzlich geplant, dass die bundesweite Jahresnetzkarte ab Sommer 2021 umgesetzt werden soll. Im Budget 2021 sind dafür 95 Mio Euro reserviert, für das Folgejahr sollen 150 Mio Euro vorgesehen werden. Für die beiden anderen Formen (ein oder zwei Bundesländer) sollen grundsätzlich die Länder verantwortlich sein, dazu sind jedenfalls Verhandlungen geplant. Aus Sicht des Verkehrsministeriums sollen alle drei Stufen des 1-2-3-Tickets noch während der laufenden Legislaturperiode realisiert werden.

Den Ländern würden so durch die Einführung des 3er-Tickets zwar keine Kosten entstehen, aber da aufgrund des sehr attraktiven Preises große Wanderungen zwischen den derzeitigen Jahrestickets in den Verbänden und Städten und dem bundesweiten Ticket zu erwarten sind und eine Vielzahl von Verrechnungsfragen und technischen Details zu klären sind, ist eine Einführung ohne die Zustimmung der Länder und den Abschluss von konkreten Verträgen zwischen Bund und Ländern nicht möglich.

Die Ausgangssituation in den Verkehrsverbänden der Länder (der Verkehrsverbund Ostregion/VOR umfasst drei Bundesländer, die sechs weiteren jeweils ein Bundesland) ist sehr verschieden. In den westlichen Ländern Vorarlberg, Tirol und Salzburg gibt es bereits von den Ländern finanzierte sehr günstige Jahresnetzkarten, in Wien die Jahresnetzkarte um 365 Euro. In den übrigen Ländern und im VOR gibt es entweder überhaupt keine Netzkarte (Oberösterreich, VOR) oder aber Netzkarten, die deutlich über dem geplanten österreichweiten Klimaticket liegen (siehe Grafik 1). Auch die Österreichcard der ÖBB (Schienenverkehrsnetzkarte ganz Österreich) kostet deutlich mehr.

2. Stand der Verhandlungen

Seit über einem Jahr laufen Gespräche und Verhandlungen zum 1-2-3-Klimaticket, wobei die Länder und nahezu alle Verkehrsunternehmen sich deutlich für eine gleichzeitige Einführung aller drei Ticketstufen ausgesprochen hatten. Vor allem jene Bundesländer, die noch keine vergleichbar günstige Netzkarte anbieten, erhofften sich dabei eine stärkere finanzielle Unterstützung vom Bund auch für das 1er- und 2er-Ticket. Dennoch will das Verkehrsministerium – sicher auch um den Druck auf die Länder und deren Verhandlungsbereitschaft zu erhöhen und rasch einen politischen Erfolg zu erzielen – zuerst das bundesweite 3er-Ticket umsetzen.

Anfang 2021 hat BMⁱⁿ Gewessler mit den Ländern Vorarlberg und Tirol, die neben Wien zu den Vorreitern beim öffentlichen Verkehrsangebot zählen, konkrete Umsetzungsverträge für das 3er-Ticket unterzeichnet. Die Verhandlungen mit den anderen Bundesländern laufen, sind aber vor allem mit Ober- und Niederösterreich sehr schwierig.

Völlig überraschend und ohne jegliche Begutachtung wurde am 16. Februar 2021 ein Initiativantrag der beiden Regierungsparteien für ein „Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH und das Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets“ im Parlament eingebracht. Der Antrag soll voraussichtlich im März im Verkehrsausschuss behandelt werden und danach möglichst rasch im Plenum beschlossen werden, damit das österreichweite Klimaticket ab Sommer starten kann.

Diese Vorgehensweise widerspricht zwar aus Sicht einiger Länder der Verfassung, weil der Bund aufgrund der Kompetenzverteilung nicht für die Tariffestlegung im öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr zuständig ist. Sie verlangen daher entsprechende Verfassungsbestimmungen im Gesetz. Allerdings wurde der Initiativantrag so gestaltet, dass die Festlegung der Tarife nicht per Gesetz, sondern im Wege von vertraglichen Vereinbarungen erfolgen muss, wodurch nicht in die Kompetenzverteilung eingegriffen wird.

Kritik gibt es auch an der geplanten „One Mobility GmbH“, die als diskriminierungsfreie und unternehmensunabhängige Stelle für die Organisation des Vertriebs des österreichweiten Klimatickets, das Kundenservice und als Schnittstelle zu den Verkehrsunternehmen und Verbänden zuständig sein soll. Auch hier sind vertragliche Vereinbarungen mit allen Verkehrsunternehmen und Verbänden erforderlich.

3. Position der AK

Die AK hat sich bereits mehrfach öffentlich positiv gegenüber dem 1-2-3-Klimaticket geäußert, weil es der eigenen Forderung nach leistbaren Netzkarten für die PendlerInnen entspricht und einen positiven Anreiz zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr – wo dies möglich ist – bringen würde. Dabei wurde klar betont, dass neben dem bundesweiten Klimaticket die Stufen 1 und 2 für die meisten PendlerInnen wesentlich wichtiger sind und dass eine Ermäßigung der Tickets allein, ohne einen raschen und am Bedarf ausgerichteten Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots, nicht ausreicht, um eine klimaneutrale Mobilität für alle zu ermöglichen. Für die AK stehen daher der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrsangebots an erster Stelle.

Aufgrund der aktuellen Preisstruktur in der Ostregion ist jedoch auch das 3er Klimaticket allein schon eine wesentliche Erleichterung für einen großen Teil der PendlerInnen. Alle burgenländischen Wien-PendlerInnen zahlen jetzt deutlich mehr für ihre Jahreskarte und auch für einen großen Teil der niederösterreichische PendlerInnen (und Wiener AuspendlerInnen) bringt das neue österreichweite Ticket eine Ersparnis.

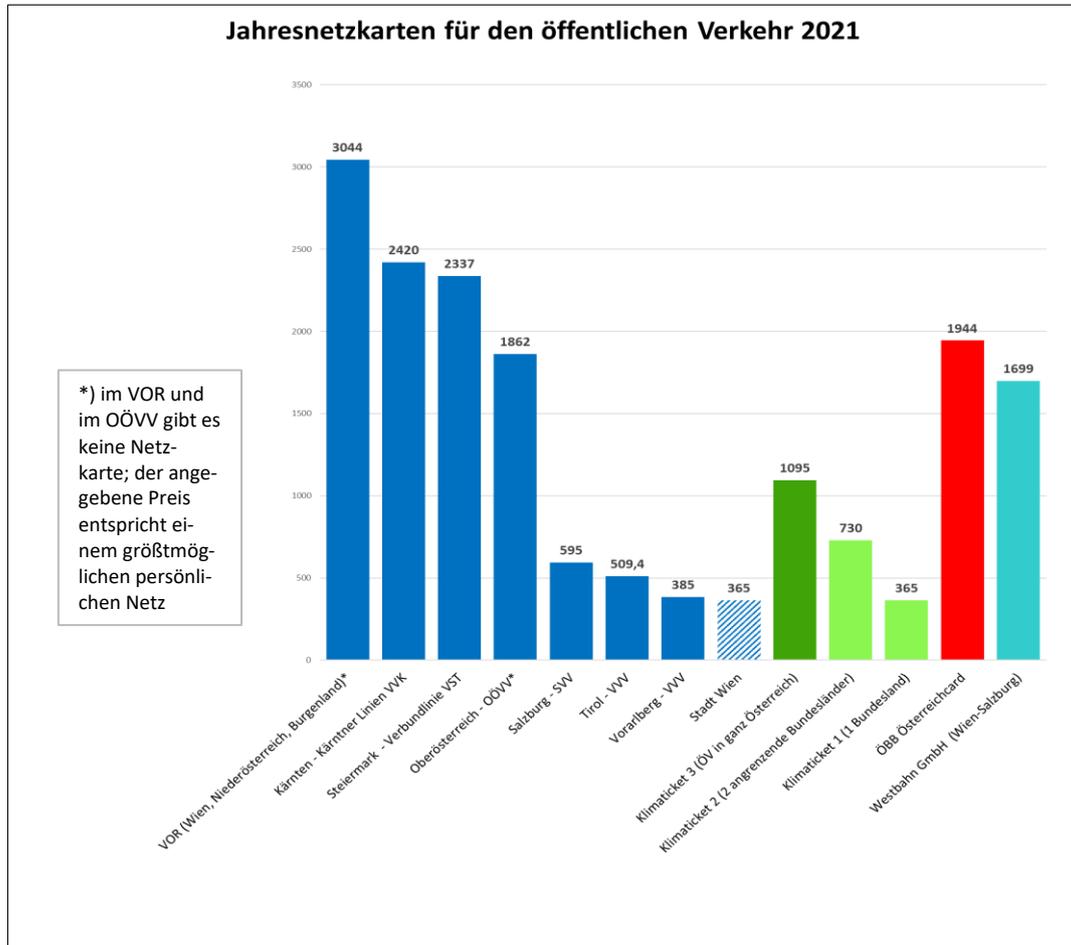
Dazu einige Beispiele der aktuellen Jahreskartenpreise im VOR:

- Bruck/Leitha – Wien: 1.330 Euro (ebenso Tulln – Wien)
- Wiener Neustadt – Wien: 1.524 Euro (ebenso zB Neusiedl/See – Wien; Eisenstadt – Wien)
- St. Pölten – Wien: 1.689 Euro

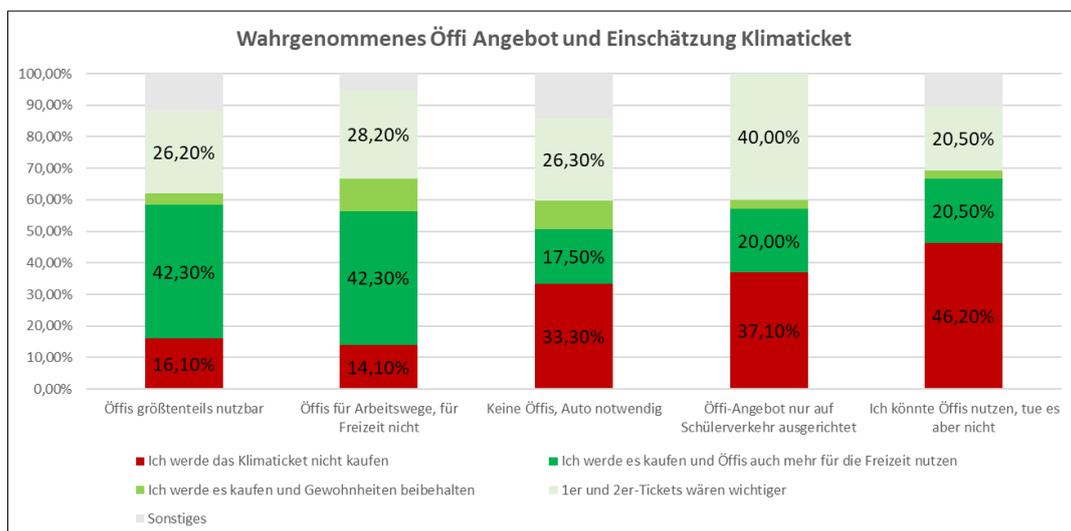
Vor diesem Hintergrund setzt sich die AK dafür ein, dass es rasch zu einer gesetzlichen Regelung kommt und die offenen vertraglichen und abrechnungstechnischen Fragen geklärt werden. Die Verhandlungen mit den Ländern und Verkehrsunternehmen müssen intensiv weitergeführt werden, damit nicht nur das österreichweite Ticket noch in diesem Jahr, sondern vor allem auch die beiden weiteren Stufen umgehend verwirklicht werden können. Dafür ist auf jeden Fall sowohl auf Bundesebene als auch in den Ländern – wo bisher noch Nachholbedarf besteht – die Finanzierung auch für das 1er- und 2er-Ticket sicherzustellen. Allerdings dürfen jene Länder – vor allem Wien – die schon jetzt sehr viel zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beitragen, auf keinen Fall finanziell belastet werden.

Die AK PendlerInnenbefragung 2020/21 hat klar gezeigt, dass das Klimaticket vor allem für jene interessant ist, die schon jetzt ein gutes Verkehrsangebot haben (siehe Grafik 2).

Grafik 1 Kosten der Jahresnetzkarten für den öffentlichen Verkehr in Österreich



Grafik 2 – Ergebnisse aus der AK PendlerInnenbefragung 2020/2021



TOP 3.7.6 Neues Taxitarifmodell in Wien

1. Beschreibung der Problematik

Nachdem der bisherige Taxitarif in Wien sehr komplex gestaltet war, war es den VerhandlerInnen des Wiener Taxitarifs (Stadt Wien, WK und AK) schon länger ein Anliegen den Tarif einfacher – und so für die KundInnen nachvollziehbarer – zu gestalten. Zudem fand die letzte Erhöhung des Tarifs bereits im Jahr 2012 statt. Eine Anpassung des Tarifs im Verhältnis zu den gestiegenen Kosten des Taxigewerbes und der durchgesetzten höheren Kollektivverträge war daher überfällig. Die AK hatte bereits in den Vorjahren einer Tarifierhöhung zugestimmt, die jedoch aus verschiedenen Gründen letztendlich nicht umgesetzt wurde.

In Vorbereitung einer neuen Tarifstruktur sollte die Situation des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw in Wien einer Evaluierung unterzogen werden, um die Spezifika und Notwendigkeiten besser abbilden zu können. Der Eintritt von plattformbasierten DienstleisterInnen wie Uber und Co hat zu tiefgreifenden Veränderungen in der Branche geführt. In Reaktion darauf wurde 2019 auch das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz novelliert und so wurden die zwei bisherigen Gewerbe „Mietwagen“ und „Taxi“ zu einem einheitlichen Gewerbe „Personenbeförderung mit Pkw“ zusammengelegt (Uber hatte mit umstrittenen Mietwagenfahrten jahrelang den verbindlichen Taxitarif umgangen).

Überraschend kam es Ende 2020 überfallsartig und ohne Begutachtungsverfahren zu einer weiteren Änderung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes. Nun darf bei Fahrten, die „im Weg eines Kommunikationsdienstes“ bestellt werden von den festgelegten verbindlichen Tarifen abgewichen werden, wenn eine Vereinbarung über den Fahrpreis sowie Abfahrts- und Zielort getroffen wird. Es wurde jedoch festgelegt, dass per Verordnung auf Landesebene für diese Fahrten Mindest- und Höchstentgelte (Preisband) einschließlich von Zuschlägen festgelegt werden können.

Die AK hat sich vehement gegen diese Änderung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes ausgesprochen, da sie alle Bemühungen der Unternehmen kostendeckend zu wirtschaften – und so die kollektivvertraglich festgesetzten Löhne zahlen zu können – konterkariert und weiteres Lohn- und Sozialdumping, wie auch Schwarzarbeit vorprogrammiert ist. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Konkurrenzierung durch neue Geschäftsmodelle in der Praxis zu einer Aushöhlung des Tarifs führt, wobei dieser ohnehin kaum die Kosten zu decken vermag.

2. Evaluierung der Situation

Die aktuelle, von der Stadt Wien beauftragte und vom Institut für Höhere Studien (IHS) ausgeführte Studie zu Empfehlungen für die Gestaltung eines Tarifs für die neue Konzessionsart „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi“ im Bundesland Wien kommt zu dem Ergebnis, dass für das Bundesland Wien weiterhin verbindliche Tarife – mit dem der Fokus auf einer Vereinfachung des derzeit komplexen Tarifs – gelten sollten (die in der Studie durchgeführte Untersuchung Stockholms hat gezeigt, dass die Freigabe des Tarifs nicht automatisch zu günstigeren Preisen und besserer Qualität führt).

Der bisherige Tarif ist laut Studienautoren zu kompliziert. So ist beim Einsteigen kaum einschätzbar, wie viel am Ende einer Fahrt bezahlt werden muss. Die Forscher schlagen daher ein System zur Routenplanung mit vorab vereinbarten Preisen vor, die auf Grundlage eines verordneten Tarifs berechnet werden. Der Tarif könnte zudem laut IHS um 12 % erhöht werden, was dem Verbraucherpreisindex

(Inflation) seit der letzten Anpassung entspräche (Stand 2019/2020). Bezüglich der Einkommenssituation der Unternehmen zeigt die Studie, dass die Überschüsse der Unternehmen mehr als bescheiden sind (Seite 40):

„Wenig überraschend – und im Einklang mit den Beobachtungen aus Abschnitt 2 – zeigt sich, dass die Überschüsse schon bei einer monatlichen Vergütung von 1.350 Euro eher bescheiden ausfallen; insbesondere, wenn man bedenkt, dass aus diesen Überschüssen noch etwaige Steuern und Verwaltungskosten zu decken sind. Besonders dramatisch wird die Situation, wenn der Mindestlohn Ende 2020 auf 1.500 Euro pro Monat angehoben wird. Nur der Zweipersonenbetrieb schreibt hier noch schwarze Zahlen; und auch das nur, wenn er die wöchentliche Einsatzzeit seines Funktaxis bei konstanter Auslastung pro Stunde stark erhöhen kann.“

3. Stand/Ergebnis der Verhandlungen

Über die neue Struktur des Taxitarifs konnte bereits im Vorfeld eine Einigung erzielt werden. Der neue Wiener Taxitarif ermöglicht nun den Fahrgästen aufgrund seiner vereinfachten Struktur den voraussichtlichen Fahrpreis einer Fahrt auf Basis der fahrpreisrelevanten Daten im Vorhinein durch bloße Anwendung der Grundrechenarten zu berechnen.

Der Tagtarif setzt sich aus einem Grundbetrag von 3,40 Euro und einem Wegstrecken- und Zeittarif zusammen. Der Wegstreckentarif beträgt für eine Wegstrecke bis einschließlich 5 km für jeden km 0,80 Euro und für die der 5 km nachfolgende Wegstrecke für jeden km 0,50 Euro. Der Zeittarif beträgt 0,50 Euro für jede Minute. Der Nacht-, Sonn- und Feiertagstarif entspricht einem um 10 % erhöhten Tagtarif. Zuschläge sind für folgende Fahrten möglich, wobei für diese Leistungen jeweils ein Zuschlag von 2 Euro zu verrechnen ist:

- Bestellung eines Fahrzeuges im Weg eines Kommunikationsdienstes
- Beförderung von mehr als vier Fahrgästen mit einem Fahrzeug, das nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften für eine solche Beförderung zum Verkehr zugelassen ist.

Abgesehen von der neuen Tarifstruktur, wurde in Folge der im Dezember geänderten Rechtslage über die vom Land Wien festzusetzenden Mindest- und Höchsttarife für Plattformunternehmen (Kommunikationsdienste) verhandelt. Die Notwendigkeit der Festsetzung eines Preisbandes an sich war unstrittig, denn ohne Festsetzung durch den Landeshauptmann würde für diese Fahrten der im Gesetz verankerte Mindestfahrtpreis 5,30 Euro zur Anwendung kommen.

Aufgrund der Studienergebnisse hatte die AK gemeinsam mit den VertreterInnen der WKW/Taxiinnung den BeamtInnen der Stadt im Vorfeld einen Vorschlag für ein Preisband übermittelt. Dieses sollte, wie von den Forscher vorgeschlagen, auf einem System zur Routenplanung mit vorab vereinbarten Preisen, die auf Grundlage des verordneten Taxitarifs als Mindestpreis berechnet werden, basieren und im Prinzip nicht wesentlich deutlich unter den Taxitarifen am Taxameter liegen.

Die Stadt Wien hingegen präferierte ein Preisband von bis zu +/- 20 % zum verordneten Tarif. Aufgrund der Zusage der Stadt Wien eine Evaluierungsphase unter Einbindung der Sozialpartner – insbesondere in Hinblick auf das vorgeschlagene Preisband – vorzusehen und damit die Möglichkeit zu schaffen, auf negative Auswirkungen vor allem im Hinblick auf Lohn- und Sozialdumping reagieren zu können, erfolgte schließlich eine Einigung auf politischer Ebene zwischen Wirtschaftsstadtrat Peter Hanke, Arbeiterkammer-Präsidentin Renate Anderl und Wirtschaftskammer-Präsident Walter Ruck über den neuen Tarif und das von der Stadt Wien vorgeschlagenen Preisband.

TOP 3.7.7 Problematik Paketdienstleister – DPD Aufsichtsverfahren

1. Beschreibung der Problematik

Bei der Zustellung von Paketen diverser Paketdienste kommt es immer wieder vor, dass EmpfängerInnen über einen erfolglosen Zustellversuch benachrichtigt werden und das Paket in einer Abholstelle hinterlegt wird, obwohl sie eigentlich zu Hause waren. Das kann natürlich im Einzelfall manchmal auch berechtigte Gründe haben (Klingel defekt, Läuten nicht gehört etc). In letzter Zeit mehren sich aber die Beschwerden und Hinweise, dass oftmals nicht einmal ein Zustellversuch unternommen wurde. Insbesondere der Paketdienst DPD ist hier auffällig geworden.

Die Problematik für EmpfängerInnen

Als EmpfängerIn von Paketen steht man in keinem Vertragsverhältnis zum Postdienstleister, der ja vom Absender beauftragt wird. Deshalb genießt man auch kein individuelles Recht (und damit kaum Beschwerdemöglichkeiten), dass eine Zustellung immer funktioniert. Nur der Absender bestimmt den Dienstleister und kann deshalb Leistungsmängel beim Postdienst geltend machen. Trotzdem ist es natürlich auf Dauer unzumutbar, wenn man nie sicher sein kann, dass Pakete wie erwartet zugestellt werden und man sie regelmäßig selbst in einem Hinterlegungs-Shop holen muss.

Die Strategie der Postdienste

Absender (insbesondere große Versender wie etwa Onlinehändler) haben eine große Nachfragemacht. Allerdings steht bei Absendern vor allem das Interesse an niedrigen Versandkosten im Vordergrund, während die Zustellqualität eine geringere Bedeutung hat. Im harten Wettbewerb um Versandkunden führt das bei Paketdiensten oft dazu, dass sie Kosten drücken. Dies geschieht meist zu Lasten der ZustellerInnen, die mit stetig steigenden Paketmengen und einem großen Arbeitsdruck konfrontiert sind. Gleichzeitig wälzen Paketdienste die Verantwortung für die Einhaltung sozial- und arbeitsrechtlicher Bestimmungen ab, indem sie die Zustellung auf Subunternehmen und Sub-Subunternehmen auslagern.

Die Problematik für ZustellerInnen

Diese arbeiten oft unter schlechten Arbeitsbedingungen, zu niedrigen Löhnen und sozial schlecht abgesichert. Oftmals wird die Zustellung von den Paketdiensten auf Subunternehmen und Sub-Subunternehmen ausgelagert, die wiederum ZustellerInnen auf einer selbstständigen Basis zu Akkordentlohnung oder auch mittels Werkverträgen, Teilzeit und geringfügig beschäftigen. Arbeitszeiten von 14 oder 16 Stunden und mehrere 100 Pakete pro Tag sind dabei keine Seltenheit. Eine Kontrolle beim österreichischen Paketzentrum von Amazon (Amazon betreibt als einziger Onlinehändler einen eigenen Paketdienst und stellt selbst als Postdienstleister zu) brachte unzählige Verstöße zu Tage.

2. Auswirkungen

In Zeiten der Pandemie und insbesondere vor Weihnachten kam es immer öfter vor, dass die zeitaufwändige Zustellung systematisch umgangen wird und stattdessen Pakete sofort in einem Paketshop hinterlegt werden. Dies ist ärgerlich für EmpfängerInnen, führt aber auch dazu, dass sich einerseits die prekären Arbeitsbeziehungen in der Paketbranche weiter verschärfen und ZustellerInnen

noch weiter unter Druck geraten und andererseits sich die Zustellqualität auch im Sinne des Postmarktgesetzes massiv verschlechtert.

Obwohl in der Regel KonsumentInnen bei Beschwerden oft nicht den Weg über die AK-Beratung oder die Regulierungsbehörde suchen, gab es doch seit Ende letzten Jahres gehäuft Anfragen zu DPD, was dazu führte, dass Mathias Grandosek als Ersatzmitglied der Post-Control-Kommission auch in der Regulierungsbehörde darauf aufmerksam machte und in Folge auch ein Aufsichtsverfahren gegen DPD eingeleitet wurde.

Laut Postmarktgesetz gibt es zwar keine Handhabe für einzelne EmpfängerInnen sich bei Empfangsproblemen im Rahmen der Streitschlichtung an die Regulierungsbehörde zu wenden, aber es gibt sehr wohl gesetzliche Qualitätsvorgaben und Pflichten für Postdienstleister.

Wenn systematisch nicht einmal ein Zustellversuch vor einer Hinterlegung unternommen wird, kann die Regulierungsbehörde hier im Rahmen eines Aufsichtsverfahrens auch einen Verstoß gegen das Postmarktgesetz feststellen und Sanktionen setzen.

3. Stand der Verhandlungen

Die Einleitung des Aufsichtsverfahrens wurde sowohl von der Regulierungsbehörde als auch vom AK-Konsumentenschutz durch eine Presseaussendung medial begleitet. Dies führte dazu, dass innerhalb kürzester Zeit die Anzahl der Beschwerden in die Höhe geschossen ist und bei der RTR innerhalb weniger Tage 2.000 Meldungen eingegangen sind, die Ähnliches über eine nicht erfolgte Zustellung bei DPD (aber auch anderen) berichtet haben (davor waren es nur 33 Fälle). Damit hat man durchaus genügend Hinweise bekommen, um gegen diese Praktiken auch auf regulatorischer Ebene weiter vorzugehen.

Unabhängig davon hat auch die Fachgewerkschaft Vida (aufgrund der Vorkommnisse beim Paketzentrum Amazon) verstärkt Öffentlichkeitsarbeit zu den Arbeitsbedingungen in diesen Branchen gemacht. All dies hat auch dazu beigetragen, dass das Thema sowohl auf der KonsumentInnenebene als auch bezüglich der Arbeitsbedingungen in der Öffentlichkeit präsenter geworden ist.

4. Position/Forderung der AK

Die AK setzt sich einerseits dafür ein, dass die Zustellqualität für EmpfängerInnen steigt und die Praktiken mancher Paketdienstleister, die systematisch die Pflichten in der Zustellung verletzen, eingedämmt werden. Dies ist auch ein Signal an die Unternehmen, dass sie als Postdienstleister auch einen gewissen Qualitätslevel zu erfüllen haben und seitens der Regulierungsbehörde nicht alles toleriert wird, auch wenn die gesetzlichen Bestimmungen den Paketdiensten einen breiten Spielraum lassen.

Andererseits ist es aber wichtig, dass dies nicht noch weiter zu Lasten der ZustellerInnen geht. Neben der Öffentlichkeitsarbeit der AK, die stets auch auf die Arbeitsbedingungen der ZustellerInnen hinweist, sind auch gesetzliche Initiativen notwendig, die eine bessere Kontrolle und vor allem auch eine Verantwortung seitens der Paketdienstleister als Auftraggeber im Bezug auf die Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften verfestigt. Eine gesetzlich verankerte Auftraggeberhaftung wäre deshalb notwendig, um dem Lohn- und Sozialdumping in der Paketbranche (aber auch im Güterbeförderungsgewerbe insgesamt) entgegenzuwirken. Dazu wurden bereits grundlegende Forderungen erarbeitet.

TOP 3.7.8 „Unternehmen zur Verantwortung ziehen“ – Voller Erfolg der europaweiten Kampagne von AK, ÖGB, EGB und NGOs

Mehr als 145.000 Unterschriften, rund 150 NGOs und Gewerkschaften für Unternehmensverantwortung für Menschenrechte und Umwelt in globalen 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.enforcingumanrights-duediligence.eu). Das Anliegen der Kampagne ist die Schaffung verbindlicher Regeln für Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte und Umwelt entlang globaler Lieferketten. **145.173 Menschen** haben unterzeichnet und **rund 150 NGOs und Gewerkschaften** (darunter GPA und younion) haben sich als unterstützende Organisationen angeschlossen (siehe Kampagnen-Website „Über uns“). Die Möglichkeit zur Unterschrift endete am 8. Februar 2021. Die **Kampagne** ist ein **voller Erfolg** und ein **starkes Zeichen an die EU-EntscheidungsträgerInnen!**

Auf EU-Ebene existieren verbindliche Rechtsvorschriften bislang nur für zwei Sektoren (Holzhandel und Konfliktmineralien). Die Europäische Kommission hat für 2021 einen Legislativvorschlag für eine sektorenübergreifende EU-Rechtsvorschrift angekündigt. Von 26.10.2020 bis 8.2.2021 fand eine öffentliche Konsultation statt. Das wichtigste Ziel unserer Kampagne war es, möglichst viele Menschen für die Teilnahme an der Konsultation der Kommission zu mobilisieren. Dies ist gelungen! Im März werden die Unterschriften von den Kampagnen-Initiatoren an Justizkommissar Reynders übergeben.

Voller Erfolg der Kampagne: starkes Zeichen an die EU-EntscheidungsträgerInnen

Gewerkschaften und zahlreiche Organisationen der Zivilgesellschaft fordern seit vielen Jahren verbindliche Sorgfaltspflichtengesetze für Unternehmen. Gerade jetzt muss der Druck der Gewerkschaften und Zivilgesellschaft aufrechterhalten werden, damit die geplante EU-Rechtsvorschrift auch wirklich „mit Zähnen“ ausgestattet wird. **AK EUROPA und ÖGB Europabüro machen 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; wir konnten darüber hinaus **150 NGOs und Gewerkschaften aus ganz Europa als Unterstützer** gewinnen.

Die Kampagnen-Website gibt es in sechs Sprachen (Englisch, Deutsch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Niederländisch) und wird auch auf social media, insbesondere auf Twitter (Hashtag #HoldBizAccountable) stark beworben. AK Präsidentin Renate Anderl und ÖGB Präsident Wolfgang Katzian haben zum Kampagnenstart und Kampagnenende gemeinsame Pressemitteilungen verfasst.

Begleitende Kampagnenplattform in Österreich

Auch in Österreich fordern AK und ÖGB gemeinsam mit zivilgesellschaftlichen Organisationen die Schaffung verbindlicher Regeln für Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte und Umwelt entlang globaler Lieferketten. Denn im Gegensatz zu Deutschland, wo die Bundesregierung im Februar 2021 ein Lieferkettengesetz präsentiert hat, und der Schweiz, wo im November 2020 eine Volksabstimmung (Konzernverantwortungsinitiative) stattfand, zeigt die österreichische Bundesregierung bislang keine Initiative. Im Herbst 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 (www.menschenrechtebrauchengesetze.at).

Am 20. Februar 2021 (**Welttag für soziale Gerechtigkeit**) startete eine Petition an die österreichische Bundesregierung. Diese wird aufgefordert, 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.

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.