

## **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

der Abgeordneten Georg Willi, Freundinnen und Freunde

### **betreffend maximale Nutzung der ökologischen Spielräume bei der LKW-Bemautung**

Das Bundesstraßen-Mautgesetz wurde soeben novelliert. § 9 Abs. 5 lautet bisher:

5. Die Mauttarife sind in der Verordnung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG sowie der in Anhang 0 dieser Richtlinie angeführten EURO-Emissionsklassen zu differenzieren. In der Verordnung kann auch eine Differenzierung der Mauttarife nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 3 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen. Differenzierungen nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung sind auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig.

Die Neufassung lautet:

5. Die Mauttarife *zur Anlastung der Infrastrukturkosten* sind in der Verordnung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG sowie der in Anhang 0 dieser Richtlinie angeführten EURO-Emissionsklassen zu differenzieren, *sofern nicht nach Maßgabe der in Artikel 7g Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Ausnahmegründe davon abgesehen wird*. In der Verordnung kann eine Differenzierung der Mauttarife *zur Anlastung der Infrastrukturkosten* nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 3 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen, *wobei eine Tarifgruppe zu bilden ist, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind*. Differenzierungen nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung sind auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig.

Mit dieser Novelle wird insbesondere ermöglicht, dass neben der Anlastung der Infrastrukturkosten auch sogenannte "Externe Kosten" für Luft- und Lärmbelastung auf die Maut angerechnet werden können. Allerdings ist das Volumen des EU-seitig außer Streit gestellten Teils der externen Kosten vergleichsweise gering. Es wird auf ca. 40-50 Mio. € pro Jahr geschätzt, während die gesamten Einnahmen aus der Anlastung der Infrastrukturkosten bei rund 1,3 Mrd. € pro Jahr liegen. Damit machen die externen Kosten gerade einmal ca. 3 % der künftigen Gesamt-Bemautung aus.

In der medialen Berichterstattung zu dieser Novelle und in der Begutachtung wie auch in der parlamentarischen Debatte war Thema, dass in Zukunft die derzeit geltende Mautspreizung bei der Anrechnung der Infrastrukturkosten, somit bei 97 % des Gesamtmautbetrags, entfallen und nur mehr bei den externen Kosten, also bei 3 % des Gesamtmautbetrags erfolgen soll.

Das Signal wäre ein völlig falsches, nämlich: Jeder Lkw zahlt gleich viel an Infrastrukturbenützungsgebühren, egal, ob er alt oder neu ist. Das hieße, dass die bisherige Spreizung zwischen Euro 0-III, Euro IV, Euro V und Euro VI entfällt. Der große Kuchen an Mauteinnahmen (1,3 Mrd. €) würde damit nicht mehr nach Schadstoffklassen der Lkw differenziert. Das führt in der Folge dazu, dass die älteren Lkw, die nicht nur bei Verbrauch

und Schadstoffbilanz, sondern wegen der Fortschritte in der Federungstechnik auch bei der Straßenabnutzung Nachteile haben, bei 97% der Maut gleichbehandelt und damit im Endeffekt relativ besser gestellt werden als die Euro-VI-Lkw.

Um dieses im Zusammenhang mit den auch EU-rechtlich höchst sensiblen Bemühungen Österreichs und namentlich betroffener Bundesländer im Zusammenhang mit dem NOx-Problem und entsprechenden Verkehrsmaßnahmen, aber auch im Hinblick auf die Unterzeichnung des neuen Welt- Klimavertrages durch Österreich am 22. April 2016 völlig falsche Signal zu vermeiden, sollten die laut EU-Richtlinie möglichen (es handelt sich um eine Kann-Bestimmung) Spielräume bei der Maut-Differenzierung nach Emissionsklassen wirklich maximal ausgenutzt werden.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

### **ENTSCHLISSUNGSANTRAG**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, in den Mauttarifverordnungen der kommenden Jahre weiterhin die Spreizung der Lkw-Mauttarife bei der Anlastung der Infrastrukturgebühren anzuwenden. Dies soll als klares Signal verstanden wissen, dass dem Nationalrat eine maximale Nutzung der EU-rechtlichen Spielräume und eine zügige Ökologisierung der Lkw-Flotte wichtig sind.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.



