

12/SPET XXIII. GP

Eingebracht am 17.10.2007

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Stellungnahme zu Petition



BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail : pr3@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-13.400/0005-I/PR3/2007 DVR:0000175

An das
Parlament
z.Hdn. Hrn. Parlamentsvizektor
Dr. A. KLAUSGRABER

1017 Wien

Wien, am 17. Oktober 2007

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beehrt sich zur gegenständlichen Petition Nr. 15 „Abbau der Doppelmaut im Lungau“, die auf die Beseitigung der angeblich durch die Doppelbemautung hervorgerufenen wirtschaftlichen Benachteiligung der Menschen im Lungau und in anderen vergleichbaren Regionen abzielt, Folgendes festzuhalten:

1. Die Bezeichnung „Doppelmaut“ ist unrichtig. Die mit 1. Jänner 2004 eingeführte fahrleistungsabhängige Maut für Kraftfahrzeuge mit über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht gilt auf allen Autobahnen und Schnellstraßen, wobei auf den sogenannten „Sondermautstrecken“ höhere Tarife als auf dem übrigen Netz gelten. Diese Differenzierung der Mauttarife ist damit zu rechtfertigen, dass diese Strecken höhere Infrastrukturkosten als andere Strecken aufweisen und die Festlegung erhöhter Tarife dem

Interesse des Umweltschutzes dient, insbesondere auch des Schutzes der Anrainer vor den Auswirkungen des Schwerverkehrs. Für Kraftfahrzeuge mit weniger als 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht besteht auf den „Sondermautstrecken“ keine Vignettenpflicht. Es besteht also auch für diese Fahrzeuggruppe keine Doppelmaut.

2. Eine tarifliche Sonderregelung im Sinne einer Begünstigung von Fahrzeugen aus dem Lungau würde Art. 7 Abs. 4 der geltenden Wegekostenrichtlinie widersprechen, wonach Mautgebühren weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers oder des Ausgangs- oder Zielpunktes des Fahrzeuges führen dürfen.
3. Bei den im Entschließungsantrag angeführten Ausgleichszahlungen würde es sich um Beihilfen handeln, die nicht unter einen Ausnahmetatbestand zum gemeinschaftsrechtlichen Beihilfenverbot subsumiert werden können. So hat die Europäische Kommission den bis Ende 1999 durch das Land Salzburg vorgenommenen Ersatz der Mautkosten für gütergewerblich eingesetzte Fahrzeuge aus dem Lungau wegen gemeinschaftsrechtswidriger Subvention des gewerblichen Verkehrs untersagt.
4. Personenkraftwagen aus dem Lungau sind von dem oben genannten Subventionsverbot nicht betroffen, für sie ersetzt das Land Salzburg weiterhin die Kosten der Jahresmautkarten. Die Forderung nach einer Sonderregelung für diese Fahrzeuggruppe ist daher nicht nachvollziehbar.
5. Eine Studie des WIFO zum Thema „Überprüfung der Sondermaut hinsichtlich nachteiliger Standorteffekte“ hat ergeben, dass die Sondermautstrecken - generell gesehen - auf die Standortqualität von Wirtschaftsbetrieben kaum negative Einflüsse haben, wobei aufgrund der Wirtschaftsstruktur und Lage der Absatzmärkte Betriebe in der Steiermark und in Kärnten in der Relation zu anderen Bundesländern (z.B. Salzburg) noch eher betroffen sind. Es handelt sich dann vor allem um Produktionsbetriebe mit folgenden Randbedingungen:
 - der Betriebsstandort liegt im unmittelbaren Verkehrserschließungsbereich („Zwangszugang“) von Sondermautstrecken,
 - es werden geringwertige Güter (Baustoffe, Holz etc.) über niedrige Fahrtweiten transportiert oder
 - es müssen hohe Leerfahrtenanteile eingerechnet werden (Tankwagen, Silotransporter).

Unter diesen ungünstigen Rahmenbedingungen können sich sog. geringwertige Waren (z.B. Ziegel) um bis zu 1,6% verteuern; bei höherwertigen Produkten bewegen sich diese Verteuerungen im Bereich von 0,2% bis unter 0,1‰ (abhängig vom Warenwert).

Durch die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut auf dem gesamten hochrangigen Netz ist es allerdings bereits zu einer Verringerung eventuell bisher vorhandener regionaler Transportkostenbenachteiligungen gekommen.

Aus der Studie ist letztlich eine Benachteiligung der Region Lungau bzw. der dort ansässigen Transportwirtschaft nicht ersichtlich.

Eine wie auch immer geartete Schmälerung der für Straßenbau, Erhaltung und Refinanzierung zweckgebundenen Mittel der ASFINAG erscheint nicht sinnvoll, insbesondere im Hinblick auf den unverzichtbaren weiteren Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur.

Besonders ist in diesem Zusammenhang auf die äußerst kostenintensiven Großprojekte auf der A 10 (zweite Röhren Tauern- und Katschbergtunnel) hinzuweisen. Es handelt sich um Bauvorhaben, die insbesondere auch für die Lungauer Transportwirtschaft wichtig sind.

Aus den genannten inhaltlichen und rechtlichen Gründen kann daher der Erstellung einer Gesetzesvorlage im Sinne der Petition nicht näher getreten werden.

Für den Bundesminister:

Mag. Heinrich Knab

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Eva-Maria Weinzierl

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7406

E-Mail: eva.weinzierl@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt