



Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
Stubenring 1
A-1012 Wien

Per E-Mail:

abteilung.62@lebensministerium.at
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Unser Zeichen ASF/RE – Bruckner (DW 10698)	Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen: BMLFUW-UW.2.2.2/0019- VI/2/2010	Wien, am 17.11.2010
--	--------------------	--	---------------------

AISAG Novelle 2010 – Stellungnahme der ASFINAG

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) bedankt sich zunächst für die Gelegenheit zu einer Stellungnahme im Rahmen des Begutachtungsverfahrens zur AISAG Novelle 2010 und nimmt zu dem vorliegenden Novellenentwurf binnen offener Frist wie folgt Stellung:

1. Beitragssätze

In den Erläuterungen des vorliegenden Begutachtungsentwurfs wird die geplante Wertsicherung/Erhöhung der in § 6 AISAG enthaltenen Altlastenbeitragssätze im Wesentlichen damit begründet, dass die Altlastenbeiträge seit der AISAG-Novelle 2003 (BGBl I 2003/71) unverändert geblieben seien und diese unter Berücksichtigung einer (insgesamten) Inflationsrate von 14,5% wertgesichert werden sollen.

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass bei den Beitragssätzen die letzte Indexanpassung nicht 2004, sondern im Hinblick auf das Ablagern von Abfällen erst mit Wirksamkeit 1.1.2006 – dem diesbezüglichen Inkrafttreten der Novelle BGBl I 2003/71 – vorgenommen wurde (vgl. *Scheichl/Zauner*, AISAG [2010] § 6, Rz 30 und 36). Der Verbraucherpreisindex 2005 wies im August 2010 einen Wert von 109,5 auf; im Jänner 2006 lag er bei 100,4 (auf <http://www.statistik.at> abrufbare Tabellen).

In diesem Zeitraum betrug die allgemeine Teuerung damit weniger als 10%. Eine generelle Anhebung des Altlastenbeitrags um 15% für die Ablagerung von Abfällen auf Deponien erscheint daher keinesfalls gerechtfertigt.

Die Anhebung der Beitragssätze verursacht in der Bauumsetzung der ASFINAG deutliche finanzielle Mehrkosten. Als Beispiel sei hier erwähnt, dass alleine die geplante Erhöhung der Altlastensanierungsbeiträge für Reststoffdeponien von derzeit € 18 je angefangener Tonne auf künftig € 20,60 je angefangener Tonne (vgl Z 2 des Begutachtungsentwurfs) bei der derzeit laufenden Realisierung der zweiten Röhre des Bosrucktunnels (A 9) nach heutiger Kenntnis voraussichtlich Zusatzkosten in Höhe von mehr als € 500.000 verursachen wird (dazu kommen noch derzeit nicht genau bezifferbare Zusatzkosten für die Deponierung anderer Ausbruchmaterialien, die eine andere Abfallqualität aufweisen).

2. Zweckbindung

Im Hinblick auf das Verursacherprinzip ist anzumerken, dass Z 4 des Entwurfs der AISAG-Novelle 2010, wonach in den Jahren 2011 bis 2014 jeweils ansteigende Beträge aus dem Altlastenbeitragsaufkommen nicht der Zweckbindung gemäß § 11 Abs 2 AISAG unterliegen sollen, gerade nicht sachgerecht sind. Rein mit dem Zweck der Budgetkonsolidierung ist die teilweise Aufhebung der Zweckbindung vor dem gegebenen unionsrechtlichen Hintergrund nicht begründbar.

3. Anregungen

3.1 *Beitragsgegenstand*

In der Praxis der ASFINAG führt § 3 Abs 1 Z 1 lit b AISAG (geltende Fassung), wonach das mehr als dreijährige Lagern von Abfällen zur Verwertung beitragspflichtig ist, zu Problemen: Gerade bei Straßengroßbaustellen mit teils zeitlich gestaffelten Bauabschnitten, kann es aus organisatorischen bzw bautechnischen Gründen problematisch sein, anfallende Abfälle innerhalb von drei Jahren als Verwertungsschritt in Produktqualität wiederzuverwenden.

Hier wäre im Hinblick auf das Verursacherprinzip eine Anpassung, dh eine Verlängerung der gegenständlichen Frist wünschenswert, da gerade die Zwischenlagerung solchen Materials kaum zur Altlastenproblematik beiträgt.

3.2 *Ausnahmetatbestand*

Im Hinblick auf bekanntermaßen teilweise gegebene starke geogene Hintergrundbelastungen von Tunnelausbruchmaterial, welche ihrem Wesen nach kaum zu Kontaminationen beitragen können, wird eine ergänzende Präzisierung in § 3 Abs 1a Z 5 AISAG angeregt, wonach die Ablagerung von geogen belastetem Tunnelausbruchmaterial in Deponien generell beitragsfrei sein soll, sofern diese Ablagerung in Bereichen mit vergleichbaren Hintergrundbelastungen stattfindet.

Eine solche Präzisierung erscheint sinnvoll, da unter diesen Voraussetzungen keine negativen Beeinträchtigungen öffentlicher Interessen zu erwarten sind. Zudem wird damit dem Umstand Rechnung getragen, dass derart geogen belastete Tunnelausbruchmaterialien gerade bei großen Infrastrukturvorhaben anfallen, die im öffentlichen Interesse gelegen sind und unter den gegebenen gesetzlichen Bestimmungen hohe Kosten verursachen, da die Lage des Tunnelvortriebs aus technischen Gründen oft nicht maßgeblich veränderbar und somit ein Ausweichen in minder belastete Bereiche nicht möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen


AUTOBAHNEN- UND SCHNELLSTRASSEN-
FINANZIERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT