
1957/AB-BR/2004

Eingelangt am 02.02.2004

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche Anfrage Nr. 2139/J-BR/2003 betreffend Neugestaltung der Wegekostenrichtlinie, die die Bundesräte Jürgen Weiss und KollegInnen am 18. Dezember 2003 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage:

In welcher Weise werden Sie die in der Entschließung des Vorarlberger Landtages ausgedrückten Anliegen vertreten?

ad 1:

Die Bundesregierung möge ein klares Bekenntnis zu einer Querfinanzierung alternativer Maßnahmen zur Entlastung des Straßenverkehrs, insbesondere der Verbesserung der Bahninfrastruktur aus den Mautentnahmen der Straße abgeben.

Antwort:

Die im Weiβbuch der Kommission und in Grundsätzen auch im Vorschlag zur Änderung der Wegekostenrichtlinie enthaltene Möglichkeit, in sensiblen Gebieten Zuschläge zu Mautgebühren zwecks Querfinanzierung („Anschubfinanzierung“) alternativer Verkehrsinfrastrukturen im selben Korridor zu erheben, wird generell unterstützt, allerdings lässt der derzeit vorliegende RL-Text noch sehr viele Fragen dazu offen (siehe auch Antwort zu Punkt 3c).

ad 2:

Die Bundesregierung möge sich im Rahmen der Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie dafür einsetzen, dass ein harmonisierter, europaweit gültiger Mindesttarif für schwere Nutzfahrzeuge in jener Höhe eingeführt wird, damit er auch als Lenkungsinstrument zur Lösung der Transitproblematik im Alpenraum wirksam wird;

Antwort:

Die Einführung eines Mindesttarifes für schwere Nutzfahrzeuge in ganz Europa würde eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Anwendung von Maut- oder Gebührensystemen voraussetzen. Gerade das ist aber keinesfalls Zielsetzung dieser Richtlinie und würde einen schwerwiegenden Eingriff in die Subsidiarität der Mitgliedstaaten bedeuten. Mitgliedstaaten,

die solche Systeme aus eigener Entscheidung anwenden wollen, unterliegen aber den Bestimmungen der Richtlinie.

ad 3:

Die Bundesregierung möge bei den zuständigen Ministern dafür eintreten, dass der vorliegende Entwurf der Wegekostenrichtlinie nach folgenden Gesichtspunkten abgeändert wird:

- a) externe Kosten, wie beispielsweise Gesundheits- und Umweltkosten, müssen bei der Berechnung der Mauthöhe internalisiert werden können;
- b) die Definition des Anwendungsbereiches der Wegekostenrichtlinie ist so klarzustellen, dass über das Transeuropäische Straßennetz hinaus ohne Einschränkungen sowohl die vom Ausweichverkehr gefährdeten Straßenabschnitte bemaubt werden können, als auch die Einführung einer leistungsabhängigen und für das gesamte öffentliche Straßennetz geltenden Schwerverkehrsabgabe, z.B. nach Schweizer Vorbild, möglich wird.
- c) die Mautgebühren für eine Querfinanzierung sind hinsichtlich der möglichen Höhe der Zuschläge und der inhaltlichen Abgrenzung flexibler zu gestalten;
- d) die Möglichkeiten der Querfinanzierung müssen in dem Sinne ausgeweitet werden, dass neben der Verbesserung der Bahninfrastruktur auch alternative Maßnahmen zur Entlastung des Straßenverkehrs oder Umweltschutzmaßnahmen finanziert werden können;
- e) die fehlende Definition von sensiblen Gebieten ist für den Alpenraum mit dem Geltungsbereich der Alpenkonvention als territoriales Abgrenzungskriterium zu ergänzen und klarzustellen;
- f) im Anhang III ist die Zuordnung der leichten und schweren LKWs zu den Schadensklassen, die für die Tarifbildung u.a. maßgebend sind, zu ändern;

Antwort:

Die Einrechnung externer Kosten wurde seitens Österreichs in der Ratsarbeitsgruppe „Landverkehr“ der Europäischen Kommission bereits mehrfach deponiert; eine Einigung innerhalb der Mitgliedstaaten ist derzeit nicht in Sicht.

Zur Definition des Anwendungsbereiches der RL ist festzustellen, dass diese gegenwärtig eine den Bestimmungen der Richtlinie unterliegende Mauteinhebung auf dem sog. Hauptstraßennetz vorsieht (TEN+Straßen mit Ausweichverkehr). Darüber hinaus soll es den Mitgliedstaaten unter Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des EU-Vertrages (z.B. Nichtdiskriminierung) freigestellt sein, auch alle anderen, nicht zum Hauptstraßennetz zählenden, Straßen zu bemauben.

Ein Vergleich mit der Schweiz ist allerdings insofern problematisch, da die Schweiz zum einen kein EU Mitglied ist und zum anderen die Schweizer LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) eine von der für die gesamte Schweiz zuständigen Zollverwaltung eingehobene öffentlichrechtliche Abgabe („Kilometersteuer“) ist, während es sich bei der Maut in Österreich um ein privatrechtliches Benutzungs-/Leistungsentgelt handelt.

Einer Verwendung von Mauteinnahmen zu einer erweiterten Querfinanzierung kann nur dann zugestimmt werden, wenn es sich um Zuschläge zum Mauttarif handelt, die über die eigentliche

Infrastrukturkostendeckung der Mautstraßen hinausgehen. Andernfalls würden die für die Erhaltung und den Betrieb des Straßennetzes und die Erfüllung der Finanzierungsverpflichtungen unbedingt notwendigen Beträge fehlen und die Aufrechterhaltung des eigenen vom Bundesbudget unabhängigen Finanzierungskreises der ASFINAG gefährdet sein. Es wird dabei auch davon abhängen, inwieweit die von der EK beanstandeten Mauttarife, insbesondere auf einigen Sondermautstrecken, weiterhin zur Anwendung gelangen können.

Hinsichtlich der Definition sensibler Gebiete wurde seitens Österreichs vorgeschlagen, dass den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden sollte, auf Basis objektiver umweltbezogener Aspekte unterschiedliche Klassen sensibler Gebiete festzulegen. In diesem Zusammenhang sollte auch eine umfassende Definition möglicher sensibler Gebiete selbst in die Richtlinie aufgenommen werden. Weiter wird zur Berücksichtigung der stetigen Erhöhung des Verkehrsaufkommens die Möglichkeit der Einhebung von Zuschlägen im Ausmaß der Aufkommenserhöhung auf den betreffenden Achsen des Straßennetzes zur Diskussion gestellt werden.

Die im Richtlinienentwurf vorgenommenen Fahrzeugzuordnungen zu den Schadensklassen im Anhang III sind nur schwer nachvollziehbar und bedürfen einer Überarbeitung durch die Kommission. Ein Punkt, der auch in den Sitzungen der Ratsarbeitsgruppe bereits mehrfach angesprochen worden ist; eine Entscheidung darüber ist jedoch derzeit - wie auch zu den Problembereichen „Externe Kosten“ und „sensible Gebiete“ - noch nicht in Sicht.

Zusammenfassend möchte ich feststellen, dass seitens meines Ressorts hinsichtlich des Großteils der Forderungen des Vorarlberger Landtages Konsens besteht und diese Forderungen bei den Verhandlungen mit der Europäischen Kommission vertreten werden.