

1155/AB

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

Einleitend möchte ich zunächst darauf hinweisen, daß die Fragen 1, 2 und 3 bis 8 die federführende Zuständigkeit für die Besteuerung des Straßengüterverkehrs, deren Neugestaltung Thema des Verlages der Kommission für eine Änderung der Wegekostenrichtlinie ist, hinsichtlich der Mauten beim Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und hinsichtlich der Straßenbenützungsgebühren und Kraftfahrzeugsteuern beim Herrn Bundesminister für Finanzen liegt. Die gegenständlichen Anfragen wären daher insbesondere an Herrn Bundesminister Mag. Farnleitner sowie Herrn Bundesminister Dr. Farnleitner zu richten.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

### Zu den Fragen 1 und 2:

"Wie beurteilen Sie den Vorschlag der EU-Kommission zur Neugestaltung der Wegekostenrichtlinie? Erscheinen Ihnen die Vorschläge der EU-Kommission weitreichend genug?

Aus verkehrspolitischer Sicht wäre festzuhalten, daß die schrittweise Herstellung der Kostenwahrheit nach dem Verursacherprinzip im Straßenverkehr, insbesondere im Straßengüterverkehr, durch die Anpassung der Mauten und Straßenbenützungs gebühren an die gesamten tatsächlich verursachten Kosten (infrastrukturkosten und externe Unfallfolge-, Stau-, Umweltkosten etc.) eine unabdingbare Voraussetzung für die Verbesserung der Wettbewerbssituation der umweltfreundlichen Verkehrsträger

Schiene, Schiffahrt und kombinierter Verkehr und damit für die im Hinblick auf die Reduzierung der vom Straßenverkehr hervorgerufenen Belastungen notwendige Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger darstellt. Mein Ressort tritt daher grundsätzlich für eine Lösung ein, die den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gibt, die Straßenbenützungsgebühren und Mauten so zu bemessen, daß die gesamten verursachten Kosten gedeckt somde die spezifischen Infrastruktur- und extemen Kosten in den vom Verkehr besonders stark belasteten, ökologisch sensiblen Gebieten der Gemeinschaft besonders berücksichtigt -werden und darüber hinaus die gewünschte verkehrsvermeidende bzw. verkehrsenkende Wirkung eintritt. In diesem Zusammenhang hat mein Ressort auch stets die rasche Umstellung des Systems der pauschalen Straßenbenützungsgebühren auf ein flächendeckendes, fahrleistungsabhängiges, ökologisch gestalte -es, elektronischen

Mautsystems (Road Pricing) gefordert, da ein derartiges Mautsystem gegenüber dem System der pauschalen Straßenbenützungsgebühren eine Reihe von Vorteilen bietet. So stellt die Fahrleistungsabhängigkeit der Gebühren sicher, daß, wer mehr fährt auch mehr bezahlt, und es keine Pauschalen und Zeitkarten mehr gibt „die Vielfahrer fürs Vielfahren belohnen“. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Gebühren nicht

nur regional (höhere Gebühren z.B. in Ballungszentren oder sensiblen Gebieten und fahrzeugspezifisch (höhere Gebühren für Fahrzeuge, die die Straßeninfrastruktur stärker belasten), sondern auch zeitlich (höhere Gebühren z.B. zu den Hauptverkehr,szeiten oder zu Zeiten des Urlauberschichtwechsels) abzustufen.

Der gegenständliche Kommissionsvorschlaa ist daher insofern positiv zu beurteilen als erstmals die Anlastung extemer Kosten vorgesehen ist und darüber hinaus diese Anlastung externer Kosten nicht nur auf ein Fiskalinstrument beschränkt ist, sondern insbesondere auch für Mauten (fahrleistungabhängige Gebühren möglich ist. Auch ist es verkehrspolftisch sinnvoll, Anlage zur Förderung des Umstiegs bzw. der Nutzung moderner (emissionsarmer) Fahrzeugtechnologien zu schaffen. Verkehrspolitisch gesehen gilt es daher, auf Basis bzw. im Rahmen der Möglichkeiten der neuen Wegekostenrichtlinie wobei darauf hinzuweisen ist, daß es sich beim vorliegenden Vorschlag erst um eine Diskussionsgrundlage handelt das für Österreich im Hin.blick auf die genannten Zielsetzungen effizienteste System für die Besteuerung des Straßengüterverkehrs festzulegen. Hierzu darf ich aber nochmals auf die eingangs genannten Zuständigkeiten hinweisen.

### Zu den Fragen 4 bis 6:

"Wie hoch müßte auch Ihrer Sicht die Straßenbenützungsgebühr sein, um einen weiteren Zuwachs des Straßengüterverkehrs durch Tirol zu verhindern?

Wo liegt aus Ihrer Sicht die Schmerzgrenze bei der Gestaltung der Straßenbenützungsgebühren, die die Wegekostenrichtlinie aus österreichischer Sicht gerade noch akzeptabel erscheinen läßt?

Wie hoch müßten die Straßenbenützungsgebühren für Lkw angesetzt werden, um damit dem Grundsatz der Kostenwahrheit unter Berücksichtigung externer Kosten zu entsprechen.

Zur Beantwortung dieser Fragen darf auf die eingangs genannten Zuständigkeiten verwiesen werden.

Zu den Fragen 3, 7, und 8-.

Welche Effekte werden Ihres Erachtens die Vorschläge der EU-Kommission im Hinblick auf das weitere Wachstum des Straßengüterverkehrsaufkommens haben? Wird es dadurch zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens kommen? Wenn ja, in welchem Umfang?

Wie werden Sie weiter vorgehen, falls Österreich seine Interessen im Rahmen der EU-Wegekostenrichtlinie nicht erfolgreich vertreten kann?

Wie werden sich auf Basis des Kommissionsvorschages die Preise für eine Transitfahrt durch Tirol (Unterinntal und Brenner) entwickeln?

Mögliche Auswirkungen einer neuen Wegekostenrichtlinie auf das Straßengütertransportaufkommen sowie die Preise im Straßengüterverkehr können erst: abgeschätzt werden, wenn die Beratungen der Mitgliedstaaten über diesen Vorschlag, die demnächst beginnen werden, abgeschlossen sind und die endgültige Regelung vorliegt. Da die einzelnen Mitgliedstaaten bei der Umsetzung dieser endgültigen Regelung außerdem einen gewissen Spielraum haben werden, sei in diesem Zusammenhang nochmals auf die diesbezüglichen Zuständigkeiten des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten sowie des Bundesministeriums für Finanzen hingewiesen.

Zu Frage 9:

Wie hoch ist der Anteil der verschiedenen Lkw-Klassen (Non-EURO, EURO 1, EURO 11) an den derzeit ökopunktepflichtigen Transitfahrten?"

Eine im Auftrag meines Ressorts vom OSTAT für Februar 1996 durchgeföhrte Sonderauswertung des ökopunktepflichtigen Transitverkehrs ergab u.a., daß der Anteil von Non-EURO-Lkw am ökopunktepflichtigen Transitverkehr bei ca. 38%, von EURO-I-Lkw bei ca. 55% und von EURO-II-Lkw bei ca. 7% liegt.

Zu Frage 10:

"Wie hoch wird der Anteil der verschiedenen Lkw-Klassen an den ökopunktepflichtigen Transitfahrten aufgrund der zu erwartenden Entwicklung der Lkw-Flotte in den Jahren 1998, 2000, 2002 und 2004 sein?"

Die Kommission geht in ihren Erläuterungen zum Vorschlag für eine neue Wegekostenrichtlinie von folgenden Schätzungen aus: Jährlich werden ca. 7,5% neue Lkw zugelassen und ca. 4,5 % des Bestandes ausgeschieden, was zu einer Zunahme des Bestandes um ca. 3% pro Jahr führt. Ab Oktober 1996 dürfen nur mehr EURO11-Fahrzeuge und voraussichtlich ab 2001 nur mehr EURO-III-Fahrzeuge neu zugelassen werden. Auf Basis dieser Annahmen schätzt die Kommission, daß der Anteil der EURO-III-Fahrzeuge in der Gemeinschaft 1998 bei 0%, 2005 bei 34%, der EURO-II-Fahrzeuge 1998 bei 11%, 2005 bei 20%, der EURO-I-Fahrzeuge 1998 bei 19%, 2005 bei 15% und der Non-EURO- Fahrzeuge 1998 bei 70%, 2005 bei 30% liegen wird. Diese Schätzungen beziehen sich jedoch nur auf Fahrzeuge über 12 Tonnen Gesamtgewicht und nur auf die Jahre 1998 und 2005. Inwieweit diese Schätzungen auf den Anteil der Lkw-Klassen an den ökopunktepflichtigen Transitfahrten (Lkw über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht) übertragbar sind, kann mangels vorliegender Daten nicht überprüft werden.

Zu Frage 11:

Wie beurteilen Sie den heurigen Ökopunkteverbrauch und gehen Sie davon aus, daß auch heuer wieder Ökopunkte übrigbleiben werden?"

Die Daten bezüglich des Ökopunkteverbrauchs 1996 liegen derzeit lediglich für das 1. Quartal vor (siehe Beilage). Der Ökopunkteverbrauch im, 1. Quartal 1996 ist gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 1995 um ca. 10,3% zurückgegangen. Da die Entwicklung des Verbrauchs in den einzelnen Quartalen z.T. erheblich schwankt, ist zu diesem Zeitpunkt eine seriöse Prognose darüber, ob Ende 1996 Ökopunkte übrigbleiben oder nicht, nicht möglich.

Zu Frage 12:

Anfang 1997 wird es zu einer vollständigen Liberalisierung des bilateralen Verkehrs mit der EU kommen. Nachdem zu diesem Zeitpunkt noch keine elektronischen Kontrolleinrichtungen zur Verfügung stehen werden, manuelle Grenzkontrollen jedoch nicht mehr durchgeführt werden dürfen, ist es fraglich, wie in Zukunft überprüft werden soll, ob es sich bei einer Fahrt tatsächlich um eine bilaterale Fahrt oder um eine ökopunktepflichtige Transiffahrt handelt. Wie wollen Sie diese Kontrollen sicherstellen?"

Die Aussage, wonach Anfang 1997 noch keine elektronischen Kontrolleinrichtungen zur Verfügung stehen werden, muß insofern relativiert werden, als im Zusammenhang mit der Errichtung des elektronischen Ökopunktekontrollsysteins in der Ausschreibung u.a. gefordert ist, daß die notwendige Infrastruktur am Brenner (über diese Achse verlaufen bekanntlich mehr als zwei Drittel des gesamten, von r% Trägern, an der cNr kehrs) bereits Anfang 1997 zur Verfügung stehen muß. Die derzeit an den Binnengrenzen stattfindenden Kontrollen der Ökopunktepflicht werden ab 1997 durch die elektronische Ökopunktekontrolle einerseits sowie durch umfassende Stichprobenkontrollen und Planquadrate im Landesinneren sowie sonstige Kontrollen an strategischen Punkten (z.B. Mautstellen) andererseits ersetzt, wobei für letztere auch die im Rahmen der elektronischen Ökopunktekontrolle vorgesehenen Einrichtungen (z.B. Videoüberwachung) entsprechend genutzt werden sollen. Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß der größte Teil der österreichischen Staatsgrenze eine EU-Außengrenze darstellt, an welcher die Kontrolle der Einhaltung des Ökopunktesystems auch weiterhin systematisch erfolgen wird.

Zu Frage 13:

"Wie ist derzeit der Stand der Umsetzung der elektronischen ökopunktekontrollen?"

Die Vergabe des Auftrages für die Errichtung eines elektronischen ökopunktekontrollsysteins ist am 5.9.1996 erfolgt.

Beilagen nicht gescannt