

162/AB

Herrn Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament

1017

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 211/J betreffend Einführung von Mauten, welche die Abgeordneten Parnigoni, DDr. Niederwieser, Wurm, Mag. Guggenberger, Tegischer und Genossen am 28. Februar 1996 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest:

Antwort zu den Punkten 1 und 2 der Anfrage:

Ja, ich beabsichtige ab dem 1.1.1997 eine zeitabhängige Maut in Form einer Vignette für KFZ bis 12 t Gesamtgewicht auf Autobahnen einzufahren.
Die Festlegung des Termins 1.1.1997 wurde aufgrund der Vorstudien getroffen, die zeigten, daß das Gesetzgebungsverfahren und das Konsultationsverfahren mit der EU nicht vor Mitte des Jahres 1996 abgeschlossen werden können und erst anschließend die Vergabe der

Druckaufträge und die Vertragsabschlüsse mit den Verkaufsorganisationen erfolgen können.

Antwort zu den Punkten 3, 4, 5, 6, 11 und 12 der Anfrage:

Zur Information wird eine Tarifübersicht beigelegt. Die Preise enthalten Umsatzsteuer. Die LKW-Tarife wurden gegenüber den ursprünglich vorgesehenen geringfügig modifiziert. Statt der Saisonvignette wird eine 2-Monatsvignette angeboten, da die Untersuchungen ergeben haben, daß diese das bessere Preis-Leistungsverhältnis aufweist und die Zielgruppe Tourismus besser getroffen wird.

Antwort zu Punkt 7 der Anfrage:

Der Nettoerlös aus der Vignette wird mit 1,5 Mrd.S geschätzt. Dazu kommen noch die Einnahmen aus der Umsatzsteuer mit rund 300 Mio.S.

Antwort zu den Punkten 8, 9 und 10 der Anfrage:

Wie bereits in der von Ihnen zitierten Anfrage 2126/J mitgeteilt, wird kein Straßenabschnitt doppelt bemahtet, sodaß die Angabe konkreter Zahlen über Doppelbemahtung nicht möglich ist.

Für Kraftfahrer, die gleichzeitig auch eine der bestehenden Mautstrecken benützen, sind folgende Regelungen vorgesehen:

- 1) Ein Kombipack - die Kombination einer 2-Monatsvignette mit 2 ermäßigten Vorverkaufsmautkarten, die auf einer beliebigen Mautstrecke verwendet werden können (Preis S 350,--).
- 2) Für Besitzer einer Jahresvignette wird deren Preis auf den Preis einer Jahresmautkarte angerechnet.
- 3) Eine Pendlerkarte, die (für Besitzer von Jahresvignetten) gratis abgegeben wird.

Die Einnahmenausfälle auf den bisherigen Mautstrecken durch die geannten 3 Begünstigungen betragen mehr als 250,0 Mio.S. Unter anderem deshalb wurde der Tarif der PKW-Vignette von ursprünglich geplanten S 390,-- auf S 550,-- angehoben.

Antwort zu Punkt 13 der Anfrage:

Die Strafhöhe liegt derzeit noch nicht fest, sollte jedoch empfindlich ausfallen, um Mißbrauch zu vermeiden.

Antwort zu Punkt 14 der Anfrage:

Es ist vorgesehen, ab dem Jahr 2001 eine fahrleistungsabhängige Maut für PKW auf dem gesamten österreichischen Hochleistungsstraßennetz unter größtmöglicher Anwendung elektronischer Abbuchungssysteme einzufahren.

Antwort zu Punkt 15 der Anfrage:

Der ursprünglich ins Auge gefaßte Termin 1.7.1997 für die Einführung der LKW-Maut kann nicht eingehalten werden.

Ein österreichweites überwiegend elektronisches Mautsystem ist ein hochgradig komplexes Projekt und braucht ausreichende Vorbereitungs- und Umsetzungszeit. Fast alle Arbeiten müssen EU-weit ausgeschrieben werden, was fix vorgeschriebene Fristen mit sich bringt. Für die Produktion der technischen Komponenten muß der Industrie die erforderliche Zeit gegeben werden. Und zuletzt muß das System vor Inbetriebnahme genau festgelegten strengen Tests unterzogen werden, und kann erst dann "für den Verkehr freigegeben" werden, wenn das korrekte Funktionieren auch unter extremen Bedingungen sichergestellt ist. Derzeit wird mit einer Vorlauf-

zeit ab Regierungsentscheidung bis zur Inbetriebnahme von ca. 33 Monaten gerechnet werden; dies unter der Voraussetzung, daß beim EU-Verfahren und Gesetzesbeschuß keine

Verzögerungen auftreten. Eine Inbetriebnahme könnte dann voraussichtlich ab 1999 möglich sein.

Die Bemautung ist dann jedoch für alle LKW (ab 3,5 t) vorgesehen.

Antwort zu Punkt 16 der Anfrage:

Der km-Preis für das Road-Pricing-System wird sich an der derzeit neu in Bearbeitung befindlichen Wegekostenrichtlinie der EU orientieren, die auch die "externen Kosten" des Verkehrs, d.h. Einrechnung der Unfallfolgekosten und Umweltkosten, berücksichtigen soll.

Antwort zu Punkt 17 der Anfrage:

Die bestehenden Mautstrecken, u.a. auch die Brenner Autobahn, sollen in das zukünftige System integriert werden, wobei gem. der Wegekostenrichtlinie die Kosten für Bau und Erhaltung der bemaunten Strecke Einfluß auf die Höhe der Maut haben. Desweiteren ist für die zukünftige Tariffestsetzung auch die Einbeziehung von sogenannten externen Kosten geplant, sodaß für den durchgehenden Verkehr etwa das heutige Tarifniveau beibehalten werden könnte.

Antwort zu Punkt 18 der Anfrage:

Nach dem derzeitigen Untersuchungsstand betragen die Investitionskosten für die Einrichtung eines LKW-Mautsystems ca. 3,3 Mrd.S.

Antwort zu Punkt 19 der Anfrage:

Die Einnahmenerwartung richtet sich nach den angesprochenen wegekostenabhängigen Tarifhöhen. Unter der für die Einnahmenabschätzung getroffenen Annahme von S 2,00 pro LKW-km und Einrechnung der bestehenden Hochmautstrecken werden im Jahr 2000 ca. 6,4 Mrd.S an LKW-Maut erwartet.

Antwort zu Punkt 20 der Anfrage:

Das Funkmautprojekt auf der A 10 Tauern Autobahn bei St. Michael wird derzeit einem intensiven Testbetrieb unterzogen, der sehr zufriedenstellend verläuft. Die bisher gewonnenen Erfahrungen zeigen, daß eine anhand dieses Systems vorgenommene Mauteinhebung auf dem gesamten Netz technisch und organisatorisch machbar wäre.

Antwort zu Punkt 21 der Anfrage:

Die Einsetzung des Funkmautsystems im Echtbetrieb wird aufgrund der damit zusammenhängenden Risiken sowohl für Benutzer als auch Betreiber erst nach voll ausgetesterter Funktionsfähigkeit aller Systemkomponenten vorgenommen werden. Die Aufnahme des Echtbetriebes mit Bordgeräten ist für Herbst 1996 geplant.

Antwort zu Punkt 22 der Anfrage:

Die Kompetenz für das Öko-Punkte-Kontrollsysteem liegt beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Antwort zu Punkt 23 der Anfrage:

Die fahrleistungsabhängige Maut soll alle LKW ab 3,5 t erfassen, wodurch ein wesentlich größeres Kfz-Potential gegenüber der ÖkoPunkte Abbuchung gegeben ist. Ein System zum automatischen In-

kasso von Mautgebühren erfordert zudem eine weit komplexere Systemanforderung, als eine Einrichtung, die ausschließlich der Kontrolle von Öko-Punkten dient. Über die Systemspezifikation der Öko-Punkte-OBU gibt es derzeit noch keine Einigung, so daß auch zu dieser Problematik noch Fragen hinsichtlich der Kompatibilität beider Systeme zu klären sind.

Auch ist die gesetzliche Basis für die LKW-Mauteinhebung derzeit noch nicht vorhanden.

Antwort zu Punkt 24 der Anfrage:

Was die fahrleistungsabhängige, elektronische Maut betrifft, werde ich mich mit Nachdruck für eine frühestmögliche Einführung dieses Systems einsetzen.

Die elektronische Abbuchung der Öko-Punkte fällt nicht in den Kompetenzbereich des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Antwort zu Punkt 25 der Anfrage:

Die für ein Konzessionsmodell notwendigen legalistischen Grundlagen werden - sofern sie nicht durch bereits bestehende Gesetze abgedeckt sind - dem Parlament vorgelegt werden. Ein Zeitpunkt dafür kann derzeit noch nicht angegeben werden, da diesbezügliche Maßnahmen in engem Zusammenhang mit den übrigen Mautangelegenheiten gesehen werden müssen.

Antwort zu Punkt 26 der Anfrage:

Durch die vorgesehenen Maßnahmen einer zeit- bzw. fahrleistungsabhängigen Benutzungsgebühr für LKW auf dem Hochleistungsstraßennetz wird es sicherlich zu keiner Verbilligung des Straßengütertransitverkehrs kommen, sondern zu einer weitgehend gerechten Anlastung der verursachten Wegekosten.

Darüberhinausgehende Maßnahmen sollten - zumindest aus heutiger Sicht - dann nicht erforderlich sein.

Antwort zu den Punkten 27, 28 und 29 der Anfrage.-

Ich habe am 31.5.1995, also unmittelbar nach dem Beschuß der Regierungskonferenz am 30.5.1995 in Laxenburg, die Europäische Kommission (EK) über die ab 1.7.1995 vorgesehen gewesenen Mauttarifänderung am Brenner informiert. Die EK hat daraufhin in einem mit 9. Juni 1995 datierten Schreiben zu diesen Änderungen Stellung genommen, wobei unter Hinweis auf das Transitabkommen bzw. die Wegekosten-Richtlinie 93/89/EWG die Änderungen grundsätzlich aber auch im Detail kritisiert bzw. hinterfragt wurden.

In meinem auf Beamtenebene interministeriell akkordierten Antwortschreiben vom 27. Juni 1995 wurde versucht, die Kritik der EK durch entsprechende Argumente zu entkräften bzw. wurden die erbetenen Daten, Informationen und österreichischen Gesetzestexte zur Verfügung gestellt. Die EK hat dann ihrerseits in einer neuerlichen Anfrage vom 4. August 1995 einen umfangreichen Katalog von Anfragen und Wünschen nach sehr detaillierten Daten und Unterlagen übermittelt.

Nach Klärung und Bejahung der Frage, ob Österreich grundsätzlich verpflichtet ist, derart detailliert zu informieren, und der zum Teil zeitaufwendigen Beschaffung, Aufbereitung und Zusammenstellung der Daten und Unterlagen, erfolgte am 15.1.1996 ein interministeriell akkordiertes Antwortschreiben an die EK.

Ich bin selbstverständlich bereit, die Inhalte dieser Schreiben dem Parlament auf Anfrage zur Verfügung zu stellen.

Antwort zu den Punkten 30 und 31 der Anfrage:

Die Europäische Kommission wurde am 15. Jänner 1996 über den Beschuß der Bundesregierung, die Brennermaut mit 1. Februar 1996

zu erhöhen, informiert und hat in einem Schreiben vom 25. Jänner 1996 im Wege der ständigen Vertretung diese Maßnahmen kritisiert bzw. eine Rechtfertigung verlangt.

Ich habe daraufhin in einem auf Beamtenebene interministeriell abgestimmten Schreiben vom 8. Februar 1996 all jene Argumente der Kommission mitgeteilt, die bereits der Entscheidung des Tiroler Landtages vom Mai 1995 sowie der Entschließung des Nationalrates vom November 1995 zugrunde gelegen sind.

Antwort zu Punkt 32 der Anfrage:

Die Tatsache, daß leichtere LKW seit jeher in einer anderen Kategorie und daher mit niedrigeren Tarifen bemautet werden, wurde seitens der Kommission zumindest in den bisherigen Schreiben nicht kritisiert. Die Entscheidung, die Maut bei Teilstreckenabschnitten nicht zu erhöhen, wurde damit argumentiert, daß der davon betroffene, fast ausschließlich lokale Verkehr nur einen sehr geringen Anteil am gesamten Güterschwerverkehr der Brennerautobahn ausmacht und darüberhinaus über durchaus attraktive Ausweichmöglichkeiten in das Parallelstraßennetz verfügen würde.

Antwort zu Punkt 33 der Anfrage:

Bei den im folgenden angeführten Beträgen für 1990 - 1994 handelt es sich um Erlöse (Nettobeträge) und Aufwendungen für Neu- und Erweiterungsbauten, sowie für Betrieb, Erhaltung, Verwaltung, Mauteinhebung und Finanzierung. Bei den Beträgen für 1995 handelt es sich um vorläufige Werte, weil die Arbeiten zum Jahresabschluß noch nicht beendet sind.

Auf der Ausgabenseite müßten jedoch noch die Finanzierungskosten für die ASFINAG-Kredite der A 13 berücksichtigt werden.

	Mauterlöse auf der A 13	Aufwendungen auf der A 13
1990:	755,5 mio.S	669,3 Mio.S
1991:	901,7 mio.S	510,1 Mio.S
1992:	946,3 Mio.S	265,1 Mio.S
1993:	977,2 mio.S	367,3 Mio.S
1994:	1.084,5 Mio.S	282,0 Mio.S
1995:	1.274,6 Mio.S	472,2 Mio.S

Es muß noch darauf hingewiesen werden, daß eine isolierte Betrachtung der A 13 nicht zweckmäßig ist, da Autobahn nur ein Teil an die Alpen Straßen AG übertragenen Netzes ist.

Antwort zu Punkt 34 der Anfrage:

Die im folgenden angeführten Einnahmen und Ausgaben wurden aufgrund der Bundesrechnungsabschlüsse erfasst. Auch hier sind bei den Ausgaben die Zahlungen an die ASFINAG, also die Finanzierungskosten für Gesellschaften errichteten Strecken, nicht enthalten.

	Mauteinnahmen	gesamt	Gesamtausgaben Bundesstraßen A+S
1990:	2.278	Mio.S	9.327 Mio.S
1991:	2.250	Mio.S	8.429 Mio.S
1992:	2.412 Mio.S	8.034 Mio.S	
1993:	2.575 Mio.S	6.774 Mio.S	
1994:	2.600 Mio.S	6.764 Mio.S	

1995:	3.101 Mio.S	6.402 Mio.S
-------	-------------	-------------

Antwort zu Punkt 35 der Anfrage:

Bei der zu schaffenden Betreiberorganisation werden Überlegungen angestellt werden, wie die zu bearbeitenden Aufgaben mit größtmöglicher Effizienz und unter Ausnutzung der Synergieeffekte durchgeführt werden können.

Antwort zu Punkt 36 der Anfrage:

Eine Zusammenführung hat keinen Einfluß auf die Argumentation Österreichs gegenüber der EU.

Beilage