

211/J

der Abgeordneten Parnigoni, DDr. Niederwieser, Wurm, Mag. Guggenberger, Tegischer und Genossen
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend Einführung von Mauten

Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat am 29. August 1995 ein Mautkonzept in der Öffentlichkeit vorgestellt, welches auch als neues Finanzierungsinstrument für den Bundesstraßenbau dienen sollte. Dieses Gesamtprojekt enthielt drei Komponenten:

1. Eine Vignette sollte ab 1. Juli 1996 auf allen Autobahnen und Schnellstraßen Österreichs für alle Benutzer, Inländer wie Ausländer, eingeführt werden. Auch sollten alle Arten von Fahrzeugen, Motorräder, PKW, LKW und Autobusse erfaßt werden. Der Preis für eine Jahresvignette sollte für PKW und LKW bis 3,5 t Gesamtgewicht 390,- Schilling, für LKW und Autobusse bis 12 t Gesamtgewicht 5.000,- Schilling und für schwere LKW und Autobusse, die jeweils gültige Höhe der Straßenbenützungsgeld gemäß EU-Wegekostenrichtlinie, d.h. vom 1.1.1996 bis 31.12. 1996 ca. 2.500 ECU, ab 1.1.1997 ca. 1.250 ECU, betragen. Desweiteren war vorgesehen für PKW auch Saisonvignetten (Winter/Sommer) zum Preis von 250,- Schilling anzubieten. Für LKW und Busse bis 12 t Gesamtgewicht sollten Monatsvignetten, für LKW über 12 t auch Tagesgebühren in Anlehnung an die EU-Wegekostenrichtlinie angeboten werden. Ferner wurde vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten angemerkt, daß durch die Überführung der Straßenbenützungsgeld in die Vignette ab 1. Jänner 1997 administrative Erleichterungen und Einsparungen erzielt werden könnten.

Die Einnahmen aus der Vignette für PKW und LKW bis 12 t wurden auf rund 2 Mrd. Schilling im Jahr geschätzt, wobei weder Umsatzsteuer noch Mehrwertsteuer inkludiert waren. Der Erlös aus der Vignette für LKW über 12 t wäre gegenüber der bisherigen Straßenbenützungsgeld aufkommensneutral. Der Verkauf der Vignette sollte durch Trafiken, Postämter, Autoclubs und Banken erfolgen. Ausländer könnten die Vignette an der Grenze, aber auch über ihre jeweiligen Automobilclubs, Postämter und grenznahe Tankstellen erhalten. Die Kontrolle sollte durch Polizei, Gendarmerie und Zollwache erfolgen, die Strafhöhe sollte rund die zehnfache Jahresgebühr betragen.

Eine entfernungsabhängige Maut sollte die Vignette ablösen, sobald ein System besteht, welches eine flächendeckende Einhebung von allen Benutzern möglichst ohne Anhalten unter Wahrung der Anonymität ermöglichen würde. Die Vignette sollte bis zur österreichweiten Einführung des angestrebten fahrleistungsabhängigen Mautsystems (Road-Pricing) befristet werden. Dieses Mautsystem müßte so konzipiert sein, daß alle Benutzer die Bezahlung anonym durchführen und ohne Aufenthalt die Kontrollstelle durchfahren können. Nach den Erfahrungen des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten würde die Erprobung und Installation eines derartigen Systems zumindest noch 4 bis 5 Jahre dauern, sodaß die Vignette eine sinnvolle Zwischenlösung wäre. Seit Dezember 1995 hat die ÖSAG an der Mautstelle St. Michael im Lungau eine berührungslose Funkmaut im Versuchsbetrieb installiert. Dabei wird von einer On-Board-Unit im Kraftfahrzeug berührungslos und automatisch die Mauthöhe abgebucht. Seit 1. 1. 1996 ist dieses System im Echtbetrieb. Erste Erfahrungen liegen somit vor. Für diese Erfahrungen sollen folgende Fragen geklärt werden:

- Prüfung der elektronischen Übertragungs- und Empfangsmedien
- Festlegung der Einhebungstechnik
- Datenschutz
- Abstimmungen mit den Entwicklungen in der Europäischen Union
- Kosten/Nutzen-Analyse, wobei von Investitionskosten in der Höhe von 4 bis 5 Mrd. Schilling und Betreiberkosten in der Höhe von 2 Mrd. Schilling

ausgegangen wurde

Desweiteren war die Eröffnung einer "Mautkonzession" zur Ermöglichung privatwirtschaftlicher Finanzierungsmodelle auf bestimmten Strecken vorgesehen. Dabei sollte die gesetzliche Möglichkeit geschaffen werden, bestimmte Autobahnabschnitte an private Konzessionäre zum Bau und Betrieb zu übergeben. Solche Strecken sollten sich in vertretbarer Zeit selbst finanzieren und sollten in das geplante Mautkonzept integrierbar sein. Die Vergabe der Konzession sollte durch eine Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten erfolgen, auf deren Basis dann ein internationalen Anforderungen entsprechender Vertrag mit privaten Konzessionären ausgearbeitet werden sollte. Nach internationalen Erfahrungswerten rechnete der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten mit einer Verhandlungsdauer von etwa 2 Jahren.

Nach der Präsentation dieses Mautkonzeptes in der Öffentlichkeit erhoben sich zahlreiche Gegenstimmen. Dabei wurde unter anderem auch die Frage der Doppelbemautung durch bereits bestehende Mauten auf bestimmten Streckenabschnitten angesprochen und vehement Lösungen für Tages- oder Wochenpendler eingefordert. Somit sah sich der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten veranlaßt, bereits am 30.8. dem Landeshauptmann von Kärnten zuzusagen, daß eine Teilanrechnung der Vignettkosten auf die bisherige Maut, insbesondere auf die Pauschalkarten, erfolgen sollte. In der Öffentlichkeit war auch von einem Betrag von 200,- Schilling die Rede.

Auf Betreiben der Tourismuswirtschaft erklärte der Wirtschaftsminister am 21.11.95, daß er sich auch eine "Sondervignette für Urlauber" vorstellen könnte, die billiger sein würde, um den Fremdenverkehr nicht über Gebühr zu belasten. Desweiteren erklärte der Wirtschaftsminister die Vorarbeiten zur Maut gingen trotz Nationalratswahl rasch weiter, weil die Mittel zur Finanzierung des Straßenbaus jedenfalls erforderlich wären, und er an einer möglichst raschen Einführung der Maut interessiert wäre.

Vehemente Kritik am Mautkonzept wurde auch deswegen erhoben, weil der LKW im Vergleich zum PKW viel zu billig sei. Eine Vignettenlösung ist hinsichtlich ihrer Höhe jedoch an die EU-Wegekostenrichtlinie gebunden und kann daher nicht in einer Höhe eingehoben werden, die der Kostenwahrheit auch nur nahekommt. Deswegen wurde in einer Vereinbarung vom 15. September zwischen dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten und dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr festgelegt, neben der o.a. abgestuften Vignettenlösung für PKW die Vignette für LKW wie folgt zu staffeln:

LKW bis 7,5 t: 5.000,- S/Jahr

LKW von 7,5 bis 12 t: 13.000,- S/Jahr

LKW über 12 t: analog zur EU-Wegekostenrichtlinie

Um den LKW entsprechend der Kostenwahrheit stärker für die Finanzierung der Straßenerhaltung heranzuziehen wurde vereinbart, ab 1.7.1997 eine fahrleistungsabhängige elektronische Maut für LKW (Road-Pricing) einzuführen .

Dies wäre um so leichter möglich, als Österreich sich im EU-Beitrittsvertrag verpflichtet hat, ab 1.1.1997 die Ökopunkte über ein elektronisches Abbuchungssystem einzuheben. Ein derartiges elektronisches System wäre daher auch geeignet, zunächst für LKW eine fahrleistungsabhängige Maut (Road-Pricing) einzuheben. Dies wäre zusätzlich dadurch gerechtfertigt, daß im Europa-Abkommen zwischen den Koalitionsparteien vereinbart war, daß der Straßengüterverkehr durch den EU-Beitritt nicht billiger werden dürfe, sondern auf gleichem Niveau belastet werden müsse. Wenn immer wieder verlangt wird, das Europa-Abkommen für die Landwirtschaft auf Punkt und Beistrich zu erfüllen, so ist es wohl recht und billig, dieses Verlangen auf Einhaltung des Europa-Übereinkommens auch für den Straßengüterverkehr zu stellen. In diesem Sinne wurden für inländische Frächter die Kraftfahrzeugsteuer in zwei Schritten erhöht. Der fehlende Betrag sollte durch Erhöhungen der Mauten für LKW (bzw. eine möglichst rasche Einführung des Road-Pricing) aufgebracht werden.

Ein besonderes Kapitel dabei ist die Maut auf der Brennerstrecke:

Erst auf massivem Druck des Tiroler Landtages und des Nationalrates hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten mit Datum vom 1.7. 1995 die Mehrfahrtenbegünstigungen auf dieser Mautstrecke sistiert. Diese Maßnahme beginnt allerdings erst mit gewisser Zeitverzögerung zu greifen, weil bis zum letzten Tag noch Mehrfahrkarten verkauft wurden, die erst sukzessive von den Frächtern aufgebraucht werden. Bereits auf diese Sistierung der Mehrfachkartenbegünstigung wurde von seiten der EU-Kommission um Stellungnahme durch das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten ersucht. Es ist unbestritten, daß die Verbilligung der Kosten für den Straßengütertransit seit dem 1. Jänner 1995 zu einer Zunahme des Straßengüterverkehrs geführt hat und den österreichischen Bemühungen um eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger entgegensteht. Die Ursache dafür ist, daß seit 1. Jänner 1995 der bisher in Österreich gültige Straßenverkehrsbeitrag schrittweise auf eine der EU-Wegekostenrichtlinie entsprechende Straßenbenützungsgebühr abgesenkt wird.

Während nach dem Straßenverkehrsbeitragsgesetz beispielsweise ein 38-t-LKW-Zug, der die Brenner-Achse benutzte über 900,- Schilling zu bezahlen hatte (der Straßenverkehrsbeitrag war kilometer- und nutzlastabhängig), be trug die Straßenbenützungsgebühr im Jahre 1995 nur mehr 240,- Schilling. Dazu kommt, daß die Straßenbenützungsgebühr gemäß den Übergangsbestimmungen des Beitrittsvertrages in zwei weiteren Schritten zum 1. Jänner 1996 und zum 1. Jänner 1997 auf ca. 12.000,- Schilling im Jahr reduziert wird.

Die Mauterhöhung hat daher auch sofort eine verstärkte Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene bewirkt und hat somit zur Erfüllung der österreichischen verkehrspolitischen Ziele beigetragen.

Da eine einseitige Verbilligung des Straßengüterverkehrs den verkehrspolitischen Zielen der österreichischen Bundesregierung und den mit der Europäischen Union ausverhandelten Zielen zur Erreichung der Kostenwahrheit eindeutig widerspricht, war von Anfang an unbestritten, daß die Herabsetzung der Benützungsgebühren für LKW durch steuerliche und

Bemautungsmaßnahmen wettzumachen ist. Da dies in unzureichendem Maße geschehen ist, hat der Nationalrat in mehreren Entschließungsanträgen den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten aufgefordert, Mautanpassungen vorzunehmen. Darüber hinaus hat am 17.5. 1995 der Tiroler Landtag in einer einstimmigen Entschließung eine Neuregelung der Mautgebühr für die Brenner-Autobahn verlangt.

Der Nationalrat hat am 16. November 1995 in einer Entschließung die Erhöhung der Mauten verlangt. Mit 1. Februar 1996 hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten diese Entschließung in die Praxis umgesetzt. Selbst mit dieser Anhebung der Mauttarife ist der Straßengüterverkehr noch weit von der Kostenwahrheit entfernt. Am 25. 1. hat die EU-Kommission in einem Schreiben auf diese Absicht des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten reagiert und den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten aufgefordert, entsprechend Stellung zu beziehen. In der Öffentlichkeit hat die Kommission Österreich ein Vertragsverletzungsverfahren angekündigt. Dies ist insofern auch erstaunlich, als zeitgleich mit diesen Ankündigungen die EU-Kommission das Grünbuch über faire und effiziente Preise im Verkehr vorgestellt hat, in dem sie sich zur Einführung der Kostenwahrheit, insbesondere im Straßengüterverkehr, bekennt. Im Gegensatz zu den Äußerungen des zuständigen EU-Kommissars kann man auch nicht von einer "stratosphärischen" Erhöhung der Mauten sprechen, weil z.B. die Transitfahrt auf einer ähnlich belasteten Route, nämlich durch den Mont-Blanc-Tunnel umgerechnet ca. 1.600,- kostet.

Diese Widersprüchlichkeiten veranlassen die unterfertigten Abgeordneten zu nachstehender

Anfrage:

1. Bleibt Ihr Vorhaben aufrecht, für PKW eine Generalmaut in Form einer Vignette für das österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz einzuführen?
2. Werden Sie diese Vignette ab 1.7. 1996 einführen?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn nein, ab wann soll die Vignette eingeführt werden?
3. Wie hoch ist der vorgesehene Preis für die Vignette?
4. Wird - wie vereinbart - der Preis für die Vignette für LKW bis 7,5 t Gesamtgewicht 5.000,- Schilling pro Jahr betragen?
Wenn nein, warum nicht?
5. Wird - wie vereinbart - der Preis für die Vignette für LKW von 7,5 t bis 12 t Gesamtgewicht 13.000,- Schilling im Jahr betragen?
Wenn nein, warum nicht?
6. Enthalten diese Preise auch die Mehrwertsteuer?
7. Mit welchen Einnahmen aus dieser Generalmaut rechnen Sie?
8. In der Anfragebeantwortung auf die Anfrage der Abgeordneten Wallner und Genossen Nr. 2126/J haben Sie auf die Frage nach der Doppelbemautung noch keine präzisen Zahlen angeben können.
Sind Sie jetzt in der Lage, mit konkreten Zahlen zu beantworten, wie Sie das Problem der Doppelbemautung auf Streckenabschnitten mit bereits bestehenden Mauten lösen wollen?
In welchem Ausmaß soll die Vignette auf die bisherige Maut angerechnet werden?
 - a) für Einzelfahrten
 - b) für Pauschalkarten bzw. Mehrfachkarten
9. Mit welchen Einnahmehausfällen durch diese Lösung für das Problem der Doppelbemautung rechnen Sie?
10. Wie werden Sie diese Einnahmehausfälle wettmachen?
11. Wie hoch werden dadurch die Kosten für die Vignette sein, wenn weiterhin die präliminierte Summe von 2 Mrd. Schilling durch die "Vignettenlösung" eingenommen werden soll?
12. Werden Sie weiterhin daran festhalten eine Saisonvignette und eine Sondervignette für Urlauber anzubieten?
13. Wie hoch sollen die Strafen für das Befahren ohne Vignette sein?
14. Ab wann soll für PKW ein Road-Pricing, d.h. eine fahrleistungsabhängige Maut, eingeführt werden?
15. Gilt der vereinbarte Termin (1.7.1997) für die Einführung einer fahrleistungsabhängigen elektronischen Maut (Road-Pricing) für LKW mit einem Gesamtgewicht über 7,5 t noch?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn nein, ab wann soll das Road-Pricing für LKW eingeführt werden?
16. Wie hoch soll der Kilometerpreis für das elektronische Road-Pricing sein?
17. Wie werden Sie das Road-Pricing für LKW gestalten, damit nicht die derzeit geltende Maut auf der Brennerstrecke verbilligt wird?
18. Wie hoch sind die geplanten Investitionskosten?

19. Wie hoch sind die erwarteten Einnahmen durch das Road-Pricing für LKW?
20. Welche Erfahrungen konnten bisher mit der elektronischen Maut an der Mautstelle St. Michael im Lungau gewonnen werden?
21. Wie lange soll dieses "Erfahrungssammeln" noch dauern?
22. Werden Sie den Termin (1 .1. 1997), der im EU-Beitrittsvertrag für die elektronische Abbuchung der Ökopunkte festgelegt ist, einhalten?
Wenn nein, warum nicht?
23. Warum kann nicht gleichzeitig mit der Einführung der elektronischen Abbuchung der Ökopunkte auch die Abbuchung der fahrleistungsabhängigen elektronischen Maut erfolgen?
24. Werden Sie sich dafür einsetzen, ehestens die elektronische Abbuchung der Ökopunkte und die Einführung der fahrleistungsabhängigen elektronischen Maut durchzuführen?
Ab wann wird es die elektronische Abbuchung der Ökopunkte geben?
25. Werden Sie das angekündigte Konzessionärsmodell als Gesetzesvorlage dem Parlament vorlegen?
Bis wann?
26. Welche Maßnahmen haben Sie gesetzt, um wie im Europa-Übereinkommen zwischen den Koalitionsparteien vereinbart, eine Verbilligung des Straßengüterverkehrs - insbesondere des Straßengütertransitverkehrs - zu verhindern?
Welche Maßnahmen werden Sie in Zukunft setzen, um dieses Übereinkommen umzusetzen?
27. Welche Schreiben haben Sie seit dem Jahr 1995 von der EU-Kommission betreffend Mauten - insbesondere betreffend Maut an der Brennerstrecke - erhalten?
28. Sind Sie bereit, den Inhalt dieser Schreiben den Anfragestellern zur Verfügung zu stellen?
Wenn nein, warum nicht?
29. Wann und mit welchem Inhalt hat das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten auf diese Schreiben der EU-Kommission reagiert (bitte die einzelnen Antwortschreiben gesondert anführen)?
Sind Sie bereit die Stellungnahmen des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten dem Nationalrat zur Verfügung zu stellen?
30. Ist es richtig, daß die EU-Kommission am 25.1.1996 ein weiteres Schreiben an die Mission gerichtet hat, in dem der vom Nationalrat geforderte Schritt der Mautanpassung, der vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten mit 1.2. 1996 umgesetzt wurde, kritisiert wird und der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten um Stellungnahme ersucht wird?
31. Welche Stellungnahme wird der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zu diesem Schreiben der Kommission abgeben?
32. Wie begegnen Sie dem Argument der EU-Kommission, daß durch niedrigere Tarife für leichtere LKW und Teilstreckenabschnitte die ausländischen Frächter diskriminiert werden?
33. Wie hoch sind die Mauteinnahmen auf der Brennerautobahn in den Jahren seit 1990 gewesen?
Wie hoch demgegenüber die Ausgaben?

34. Wie hoch sind die Mauteinnahmen auf allen österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen in den Jahren seit 1990 gewesen?
Wie hoch demgegenüber die Ausgaben?

35. Sollte Ihrer Meinung nach nicht durch Zusammenführung der beiden Autobahn- und Schnellstraßengesellschaften die Finanzierungssituation der Gesellschaften verbessert werden?

36. Würde diese Zusammenführung der beiden Autobahn- und Schnellstraßengesellschaften im Hinblick auf die aushaftenden Finanzmittel die Argumentation Österreichs gegenüber der EU stärken?