

05/SN-359/ME



Industriellenvereinigung

An das
Präsidium des Nationalrates

Parlament
A - 1010 Wien

Wien, am 19. April 1999

Erhard Fürst

Betrifft: 808.100/13-VI/11-99; Begutachtung des Gesetzesentwurfs, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden.

In der Anlage erlauben wir uns, Ihnen 25 Kopien unserer an das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten gerichteten Stellungnahme zu dem oben genannten Gesetzesentwurf zu übermitteln.

INDUSTRIELLENVEREINIGUNG

Erhard Fürst

(Dr. Erhard FÜRST)

Beatrix Pieber

(Mag. Beatrix PIEBER)



An das
Bundesministerium
für wirtschaftliche Angelegenheiten

Stubenring 1
1011 Wien

Wien, 19. April 1999

Betreff:

GZ 808.100/13-VI/11-99; Begutachtung des Gesetzesentwurfs, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden;

Die Industriellenvereinigung dankt für die Übermittlung des oben genannten Entwurfs über die Einführung eines LKW-Road-Pricings und erlaubt sich, dazu folgende Stellungnahme abzugeben.

Grundsätzlich hält auch die Industrie Road-Pricing als ein sinnvolles Instrument zur marktmäßigen, benutzungsabhängigen Verkehrsbeeinflussung, zumal damit auch die Möglichkeit gegeben ist, den ausländischen Verkehr miteinzubeziehen. Einer Einführung in der vorliegenden Form kann die Industriellenvereinigung allerdings nicht zustimmen.

Allgemeiner Teil

Eine von Österreich eingeführte einseitige Kostenbelastung des Gütertransportes wäre eine unzumutbare Verschlechterung unserer Wettbewerbsfähigkeit auf dem europäischen Markt, der mehr als 80 % unserer Exporte aufnimmt. Jede weitere Verteuerung am ohnehin schon teuren Produktionsstandort Österreich wirkt sich negativ auf die Ertragslage und das Investitionsklima und somit nachteilig auf den Wirtschaftsstandort Österreich aus. In einigen Regionen, vor allem in Randlagen, könnte es sogar zu Betriebsabsiedelungen kommen. Wir stimmen zu, daß im globalen Wettbewerb ein leistungsfähiges Straßennetz für einen Wirtschaftsstandort von besonderer Bedeutung ist, aber im internationalen Wettbewerb spielen die Preise eine genauso große, wenn nicht sogar stärkere, Rolle. Die Transportunternehmer, die ohnehin ständig an der Grenze der betriebswirtschaftlichen Vollkostenrechnung agieren, sind nicht in der Lage, die Mautgebühren abzufangen. Schlußendlich werden also die Unternehmer bzw. die Konsumenten - entweder direkt oder

über Umweg von Beschäftigungsausfällen indirekt - die unakkordierte Einführung von Road-Pricing ohne gleichwertige Kostenentlastung bezahlen.

Für einige Branchen, besonders Metall, Papier, Chemie, Papier, Erdöl, und Nahrungsmittel sind die Transportkosten schon heute ein enormes Standortproblem. Bei Berücksichtigung der durchschnittlichen Branchenrentabilität würde die fahrleistungsabhängige Maut auch schon durchschnittliche Betriebe in diesen Branchen unter den „break-even“ treiben.

Die Industrie kann daher einem Road-Pricing nur dann zustimmen, wenn es im europäischen Gleichklang eingeführt wird, zumindest aber unser Haupthandelspartner Deutschland den selben Schritt setzt. Die derzeitige Form entspricht eher einer Blanko-Ermächtigung, um das LKW-Road-Pricing jederzeit einführen zu können.

Die Industriellenvereinigung geht davon aus, daß ein europäischer Gleichklang technische Kompatibilität der Systeme bedeuten würde. Kann mit Sicherheit gesagt werden, daß das geplante österreichische System EU-kompatibel sein wird? Es ist aus Sicht der Industrie untragbar, wenn Österreich das heute eingeführte Road-Pricing-System in einigen Jahren, wenn sich auch die anderen EU-Länder zu diesem Schritt entschließen, durch ein neues - Eu-konformes - System ersetzen müßte.

Als Argument für die Einführung des Road-Pricings werden gerne die hohen Kosten für den Ausbau der Straßeninfrastruktur genannt. Die Industriellenvereinigung weist darauf hin, daß der Straßenverkehr schon heute jährlich einen nicht unbeträchtlichen Überschuß erwirtschaftet, der auch bis dato nicht für den Ausbau der Infrastruktur verwendet wurde, sondern im allgemeinen Budgettopf „verschwand“. Aus Sicht der Industrie sollten daher - ähnlich wie bei der Schiene - in erster Linie öffentliche Gelder (aus der Überdeckung der Kfz-Einnahmen) oder Garantien für die Finanzierung der Straßeninfrastruktur eingesetzt werden. Wenn aber Road-Pricing eingeführt wird, muß sichergestellt werden, daß die Einnahmen ausschließlich für den Ausbau der Straßeninfrastruktur verwendet werden.

Kritik ist auch hinsichtlich der Regelung bereits bestehender Mauten angebracht. In vorliegender Form gibt das BundesstraßenfinanzierungsG keine Auskunft darüber, ob die bereits bestehenden Mauten (z.B. Maut auf der Tauernautobahn) auch künftig - und wenn ja, in welcher Form - eingehoben werden. Aus Sicht der Industrie ist Aufrechterhaltung bestehender Mauten im Falle eines Road-Pricings indiskutabel, zumal die unterschiedlichen Gebühren Preistransparenz verhindern. Die Industrie spricht sich darüber hinaus auch die Reduzierung bisher erhobener „Straßenabgaben“ aus und fordert sowohl die Aufhebung

bestehender Mauten sowie die Reduzierung bisheriger Abgaben ins BundesstraßenfinanzierungsG aufzunehmen.

Weiters ist es aus Sicht der Industrie untragbar, für den Straßenverkehr ein Road-Pricing einzuführen, ohne auf den alternativen Verkehrswege entsprechende Vorsorge getroffen zu haben. Dies gilt weniger für die Schieneninfrastruktur als für Gleisanschlüsse und Güterterminals für die Unternehmen. Darüber hinaus gibt die Industriellenvereinigung zu bedenken, daß mehr als 70 % des Straßengüterverkehrs Nahverkehr ist, der ohnehin nicht auf die Schiene verlagert werden kann.

Äußerst negativ beurteilen wir auch den Verzicht auf eine PKW-Bemautung. Dadurch fallen die für die Wirtschaft positive Effekte einer Milderung der Stauproblematik weg, und es ist anzunehmen, daß sich damit auch das Kosten-/Ertragsverhältnis wesentlich ungünstiger gestaltet. In diesem Zusammenhang stellen wir auch die vorgeschlagene Grenze von einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen in Frage. Denn die „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ scheint auch durch die Bemautung von Lkws gefährdet. Steht die Leichtigkeit und Flüssigkeit im Mittelpunkt Ihres Interesses, wäre damit die logische Schlußfolgerung, nur verkehrsarme Straßen zu bemauten! Außerdem würde aus Sicht der Industrie ein Road-Pricing von PKWs unnötige Fahrten reduzieren und bei variabler Bepreisung (d.h. je nach Tageszeit unterschiedliche Gebühren) käme es zu einer Verlagerung des Verkehrs womit die „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ sichergestellt wird.

Schließlich spricht sich die Industriellenvereinigung auch entschieden gegen die beabsichtigte Bemautung der B 315 Reschen-Bundesstraße aus. Es gibt in ganz Österreich - abgesehen von Tirol - kein einziges Bundesland, in dem auf allen wichtigen Straßenverbindungen zwischen den einzelnen Landesteilen, zwischen dem Bundesland und seinen Nachbarstaaten oder innerhalb des Bundeslandes Maut eingehoben wird. Insbesondere für die Tiroler Wirtschaft bedeutet das geplante Road-Pricing auf der B 315 eine weitere Wettbewerbsverzerrung gegenüber von Konkurrenten außerhalb Tirols.

Besonderer Teilad § 1 Abs. 1 und Abs. 2

§ 1 (1) enthält bereits eine Auflistung von Bundesstraßen, die neben Autobahnen und Schnellstraßen ebenfalls künftig bemaute werden sollen, während § 1 (2) den Bundesminister ermächtigt per Verordnung eine Mautpflicht für weitere Bundesstraßen festzulegen, sofern sie in ihrer baulichen Anlage den in den Abs.1 genannten Bundesstraßen entsprechen. Es fehlt jedoch jegliches Kriterium, warum für die im § 1 (1) genannten Bundesstraßen eine fahrleistungsabhängige Maut zu entrichten ist.

ad § 2 Abs. 3

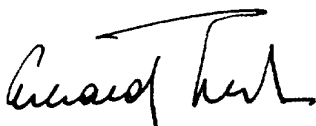
§ 2 (3) enthält zwar die Bestimmung für die Rückerstattung des Kaufpreises für Vignetten bei Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut. Es fehlt allerdings die eindeutige Bestimmung, daß künftig entweder eine fahrleistungsabhängige oder zeitabhängige Maut eingehoben wird und es somit zu keiner Doppelbelastung kommen kann

ad § 8 Abs. 1

§ 8 Abs. 1 bestimmt, daß der Bundesminister durch Verordnung von § 7 abweichende Vignettenpreise festsetzen darf. In dieser Form muß der Bundesminister in der Verordnung auch keine Gründe für die abweichende Preisfestsetzung nennen. Lediglich die ASFINAG, der die Erstellung von Vorschlägen obliegt, muß auf die wirtschaftlichen Erfordernisse der Errichtung und Erhaltung der Mautstrecken Bedacht nehmen. Unserer Ansicht nach ist dieser Absatz eindeutig zuwenig determiniert.

Wir bitten im Interesse der österreichischen Industrie, diese Punkte in der Diskussion entsprechend zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
INDUSTRIELLENVEREINIGUNG



(Dr. Erhard Fürst)



(Mag. Beatrix Pieber)