20/SN-357/ME

Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte

Präsidium des Nationalrates
Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

Ihr Zeichen	*Unser Zeichen*	*Bearbeiter/in*	☎ *DW*	2423	*Datum*
-	UV-GSt	Mag Ruziczka	FAX	2105	28.04.99

Betreff:
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996,
das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 und
das ASFINAG-Gesetz geändert werden

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte übersendet 25 Exemplare ihrer Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetz zur gefälligen Information.

Der Präsident:

Mag Herbert Tumpel

BUNDESARBEITSKAMMER

Der Direktor:
iA

Mag Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter

Beilagen

Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten
Stubenring 1
1011 Wien

Ihr Zeichen	*Unser Zeichen*	*Bearbeiter/in*	☎ *DW*	2423	*Datum*
808.100/13-VI/11-99	UV/GSt	Mag Ruziczka	FAX	2105	19.04.1999

Betreff:
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden

Der oa Gesetzesentwurf einer Novelle des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 wurde seitens der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte seit längerer Zeit eingefordert. Er soll dazu dienen, um die durch Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes im Juni 1997 aufgehobenen Gesetzespassagen hinsichtlich der Beschreibung der Bundesstraßenstrecken, die bemautet werden sollen, zu sanieren und um endlich die Grundlagen für die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut für Lkw zu schaffen. Die Bundesarbeitskammer hat letzteres vehement gefordert, um einen verkehrspolitisch wichtigen ersten Schritt zu mehr Kostenwahrheit im Verkehr zu erzielen. Dadurch soll der Verbilligung des Lkw-Verkehrs seit EU-Beitritt um mehr als öS 30.000,- pro Jahr entgegengewirkt, eine gesetzliche Festlegung einer fahrleistungsabhängigen Bemautung für Lkw im Rahmen eines halb offenen dualen Systems getroffen, die Fixkosten der Verkehrsteilnehmer reduziert und fahrleistungsabhängige Parameter erhöht und letztlich auch die Wettbewerbssituation der Bahn verbessert werden.

DVR 0063673

Zu den einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzesentwurfes nimmt die Bundesarbeitskammer wie folgt Stellung:

Zu § 1 Abs 1:

Nach dieser Bestimmung soll zukünftig auf gewissen Bundesautobahnen, Bundesschnellstraßen bzw Bundesstraßen eine fahrleistungsabhängige Maut für Kraftfahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt, eingehoben werden. Im Unterschied zum Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 wird nunmehr von einer gesetzlichen Verankerung der Möglichkeit einer fahrleistungsabhängigen Bemautung für Pkw Abstand genommen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass bei der Einführung der Pkw-Vignetten im Konsultationsverfahren mit der Europäischen Kommission seitens Österreichs darauf hingewiesen wurde, dass es sich bei der Vignette (zeitabhängige Maut) um eine Zwischenlösung handelt, und eine fahrleistungsabhängige Maut für einen späteren Zeitpunkt angekündigt war.

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte fordert daher den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten auf, mit der Europäischen Kommission eindeutig zu klären, ob die bisherige zeitabhängige Bemautung für Pkw in Österreich auch nach der hier vorgeschlagenen Gesetzesänderung aufrechterhalten werden kann. Weiters sollten detaillierte Pläne zur weiteren Finanzierung des Bundesstraßennetzes vorgelegt werden.

Zu § 1 Abs 2:

Diese Regelung enthält eine Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, der im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen weitere Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken im Hinblick auf eine fahrleistungsabhängige Bemautung festlegen kann, sofern diese in baulicher Hinsicht den Straßen, die in Abs 1 genannt wurden entsprechen, „...oder neu zu errichtende Brücken, Tunnel oder Straßen über Gebirgspässe betreffen".

Diese Formulierung läßt nicht zu, bereits bestehende Brücken, Tunnel oder Straßen über Gebirgspässe auf entsprechenden Bundesstraßen bzw Bundesstraßenstrecken fahrleistungsabhängig zu bemauten, obwohl dies gerade nach der „Wegekostenrichtlinie"

(RL 93/89/EWG des Rates) zulässig wäre. Österreich begibt sich damit der Möglichkeit, diese besonders kostenintensiven Infrastrukturen zusätzlich zu bemauten. Dies könnte gerade im Zug der Einrichtung des halboffenen Mautsystems auf dem hochrangigen Straßennetz bezüglich der Verhinderung von Umwegverkehren auf Bundesstraßen aber durchaus notwendig sein.

Die Bundesarbeitskammer fordert daher die Streichung der Worte „neu zu errichtende" aus dem Gesetzestext.

Zu § 1 Abs 4:

Hier wird vorgesehen, dass durch Verordnung von der Festsetzung von Mautstreckenabschnitten auf Bundesstraßenstrecken abgesehen werden kann, wenn technische oder wirtschaftliche Gründe dagegen sprechen.

Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer ist dieser Absatz überflüssig und sollte ersatzlos gestrichen werden: In Abs 3 finden sich Regelungen, wonach der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Bundesstraßenstrecken Mautstreckenabschnitte unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung durch Verordnung festzulegen hat. Dabei ist auf die Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Bedacht zu nehmen. Treffen alle diese Voraussetzungen nicht zu, dann ist einfach keine Verordnung zu erlassen. Abs 4, der eigentlich diese Bestimmung nur umdreht, ist daher nicht erforderlich.

Zu § 2 Abs 1:

Hinsichtlich der Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut für Lkw wurde bereits durch die Formulierung im Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 (..."mit der Bemautung ist ab dem Jahr 1998 ... zu beginnen ...") eine aus Sicht der Bundesarbeitskammer unbefriedigende Textierung gewählt. Diese wurde aufs heftigste in der damaligen Stellungnahme kritisiert. Nunmehr wird von der Festsetzung eines Datums gänzlich Abstand genommen.

Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer kann aber mit dem Hinweis auf die derzeitige technische Unmöglichkeit nicht auf jegliche Terminfestsetzung verzichtet werden. Dies hieße, eine abermalige Verschiebung der Einführung des Lkw-Road-pricings in Kauf zu nehmen. Da laut Aussagen sowohl von Beamten des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten als auch von Vertretern der ASFINAG einer Einführung eines Probebetriebes ab dem Jahr 2001 und des Echtbetriebes ab 2002 nichts entgegen steht, ist die gesetzliche Festschreibung des 1.1. 2002 für die Implementierung der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut unerläßlich.

Zu § 3 Abs 2:

Diese Bestimmung regelt die Ausnahme von Einsatzfahrzeugen, Heeresfahrzeugen sowie Fahrzeugen im Rahmen von friedenserhaltenden Operationen von der Mautpflicht.

Für Omnibusse des Kraftfahrliniendienstes ist hingegen keine Ausnahme vorgesehen. Es wird darauf hingewiesen, daß in Österreich einige dieser Massenbeförderungsmittel Autobahnabschnitte benutzen und überwiegend Pendler zu ihren Arbeitsstätten bringen (zB Schnellkurse der Bundesbusse aus dem Burgenland und Niederösterreich nach Wien, „Wiesel"-Busse aus der ganzen Ostregion nach St. Pölten usw). Durch etwaige Zuschläge auf die Tarife würden sich die Fahrtkosten für Pendler damit erhöhen. Verkehrspolitisch wäre auch eine Verlagerung vom öffentlichen Nahverkehr mit Bussen auf private Pkw unsinnig. Die Bundesarbeitskammer regt daher an, Busse des Kraftfahrliniendienstes auchin die Ausnahmenliste von der Mautpflicht aufzunehmen.

Zu § 7 Abs 1:

Hier wird geregelt, dass, solange keine fahrleistungsabhängige Maut für Lkw eingehoben wird, die Benützung der Bundesstraßen durch Lkw einer zeitabhängigen Maut unterliegt. Im zweiten Satz ist festgehalten, dass, „sobald künftig" Lkw bemautet werden, die Benützung von Bundesstraßen mit anderen Fahrzeugkategorien einer zeitabhängigen Maut unterliegen. In Verbindung mit § 1 Abs 1 ergibt sich daraus, dass die bestehende Pkw-Vignettenlösung (zeitabhängige Maut für Pkw) ab Inkrafttreten dieser Novelle zum Bundesstraßenfinanzierungsgesetz abgeschafft wird, und erst wieder auflebt, wenn eine fahrleistungsabhängige Bemautung der Lkw eingeführt wird. Dies kann vom Gesetzgeber nicht beabsichtigt gewesen sein und ist so zu sanieren, dass die derzeitige Bemautung aufrechterhalten bleibt.

Zu § 7 Abs 5:

Nach dem Entwurf sollen mehrspurige Kraftfahrzeuge (auch Lkw), die Probefahrt- oder Überstellungsfahrtkennzeichen führen, unabhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht nur mehr eine Pkw-Vignette lösen müssen. Diese Lösung wurde seitens des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten in einigen Verordnungsnovellen vorgeschlagen, jedoch von seiten der Bundesarbeitskammer striktest abgelehnt. Es ist daher nicht verwunderlich, dass dieser Vorschlag seitens der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte wieder abgelehnt werden muss.

In der Stellungnahme zur Ausnahmeverordnung von der Verpflichtung zur Anbringung einer Mautvignette an Kraftfahrzeugen vom 22.10.1996 hat die Bundesarbeitskammer gefordert, auch Kraftfahrzeuge mit Wechselkennzeichen in die Ausnahmeverordnung aufzunehmen. Dies wurde mit dem Argument abgelehnt, daß hinsichtlich der Ausnahmen so restriktiv wie möglich vorzugehen sei. Diese Intentionen sind beim vorliegenden Entwurf nicht mehr nachzuvollziehen, zumal die Anzahl der Österreich transitierenden Lkw mit Probe- bzw Überstellungskennzeichen beachtliche Ausmaße angenommen hat.

Es wird darauf hingewiesen, daß gemäß Mautordnung vom Juni 1997 Kraftfahrzeuge mit Überstellungskennzeichen eine Wochenvignette lösen müssen, die jedoch nicht im Kraftfahrzeug aufgeklebt, sondern lediglich mitgeführt werden kann. Schon diese Regelung stellt eine wesentliche Erleichterung für Probe- bzw Überstellungsfahrten dar. Grundsätzlich wird zur Kenntnis genommen, daß bei Fahrzeugen mit Probe- oder Überstellungskennzeichen das höchste zulässige Gesamtgewicht für Kontrollorgane nur schwer zu ermitteln ist. Nicht einsichtig ist jedoch, warum bei einem dem Augenschein nach als Lkw geltenden Fahrzeug nur eine Pkw-Vignette mitgeführt werden muß.

Aus diesen Gründen lehnt die Bundesarbeitskammer die hier im Entwurf vorgeschlagene Regelung bezüglich der Pkw-Vignette ab und ist für die ersatzlose Streichung des dritten Satzes in Absatz 5.

Zu § 7 Abs 10:

Diese Regelung hinsichtlich der zur Verfügungstellung von Jahresvignetten für Behinderte durch die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesens wird grundsätzlich begrüßt. Auch die Gleichstellung von Ausweisen, die von einer Behörde oder einer Organisation eines Mitgliedstaates der Europäischen Union ausgestellt worden sind, ist zu befürworten. Im Zusammenhang mit dem zweiten Satz von Abs 10, der nicht novelliert ist, bedeutet dies allerdings, dass auch für Staatsbürger aus anderen EU-Staaten ein Behindertenpass

auszustellen ist. Wenn man deren Ausweise ohnedies anerkennen will, ergibt die Ausstellung eines zusätzlichen Behindertenpasses keinen Sinn.

Zu § 14 Abs 4:

Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz der ASFINAG zur Feststellung von Verwaltungsübertretungen auf Anfrage „die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen" mitzuteilen.

Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer ergibt die Mitteilung allein der Kennzeichen keinen Sinn; es dürfte wohl um die Mitteilung des Zulassungsbesitzers gehen.

Der Präsident:

Mag Herbert Tumpel

BUNDESARBEITSKAMMER

Der Direktor:
iV

Mag Werner Muhm