
895/AB XXII. GP

Eingelangt am 11.12.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 908/J-NR/2003 betreffend Sondermautstrecken - Einführung der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut, die die Abgeordneten Auer, Kolleginnen und Kollegen am 17. Oktober 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 3:

Was werden Sie tun, damit nicht einzelne Bundesländer auf Grund schon bestehender Sondermautstrecken mit der Einführung der LKW-Maut noch zusätzlich benachteiligt werden?

Sind von Ihnen bereits Maßnahmen geplant, um den durch die Doppelbemaftung befürchteten wirtschaftlichen Nachteil für die betroffenen Betriebe abzufedern?

Gibt es bereits Gespräche und Verhandlungen, insbesondere zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesministerium für Finanzen, um zu einer im Sinne der Standortsicherung der Betriebe befriedigenden Lösung zu kommen?

Antwort:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die ab 1.1.2004 vorgesehene fahrleistungsabhängige Maut in die Sondermautstrecken eingerechnet und nicht zusätzlich daraufgesetzt wird. Mit dieser Maßnahme wird eine allenfalls bisher vorhanden gewesene Transportkostendiskriminierung infolge ungünstiger Standorte jedenfalls verringert.

Obwohl es in einzelnen Fällen, insbesondere in den südlich der Alpen gelegenen Bundesländern Steiermark und Kärnten, aufgrund der Wirtschaftsstruktur und vor allem der bisherigen Lage von Absatzmärkten im Nord-Westen zu einer stärkeren Betroffenheit durch die Sondermautstrecken kommen kann als in den Bundesländern nördlich der Alpen, muss darauf hingewiesen werden, dass bei gesamt einheitlicher Betrachtung aller Einflussfaktoren die Sondermaut nur geringfügige Auswirkungen auf die Transportkosten hat.

Es tritt sogar der gegenteilige Effekt ein, nämlich, dass durch die Möglichkeit für Investitionen in die Infrastruktur (etwa zweite Tunnelröhren) aus den Erträgen der Sondermautstrecken durch verbesserte Verkehrserschließung und -anbindung, höhere Verkehrssicherheit und Ausschaltung

von Staustrecken die Standortqualität von Betrieben verbessert und die Transportkosten langfristig gesenkt werden können. Das bedeutet, dass durch Qualitätsgewinne und Kosteneinsparungen für den Verkehr durch gute Transportwege die zusätzlichen Kosten für die Maut weitgehend kompensiert werden.

Zusätzlich ist zu bemerken, dass durch die Sondermaut im Wesentlichen die Transportkosten für geringwertige Güter betroffen sind und auch dann überwiegend nur bei geringen Transportweiten; d.h., die anteilige Transportkostenbelastung sinkt mit steigendem Warenwert und zunehmender Transportentfernung.

Frage 4:

Sind bereits Gespräche und Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesministerium für Finanzen geplant, betreffend die Absenkung - in Verbindung mit einer Ökologisierung - der KFZ-Steuer - geplant?

Antwort:

Dieses Thema - welches zum größten Teil in den Kompetenzbereich des Bundesministers für Finanzen fällt - ist u.a. Gegenstand in den Verhandlungen zur Steuerreform der Bundesregierung; derzeit können dazu noch keine Aussagen getroffen werden.