

1215 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXV. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag 1693/A(E) der Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen betreffend maximale Nutzung der ökologischen Spielräume bei der LKW-Bemautung

Die Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 18. Mai 2016 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Das Bundesstraßen-Mautgesetz wurde soeben novelliert. § 9 Abs. 5 lautet bisher:

5. Die Mauttarife sind in der Verordnung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG sowie der in Anhang 0 dieser Richtlinie angeführten EURO-Emissionsklassen zu differenzieren. In der Verordnung kann auch eine Differenzierung der Mauttarife nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 3 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen. Differenzierungen nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung sind auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig.

Die Neufassung lautet:

5. Die Mauttarife *zur Anlastung der Infrastrukturkosten* sind in der Verordnung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG sowie der in Anhang 0 dieser Richtlinie angeführten EURO-Emissionsklassen zu differenzieren, *sofern nicht nach Maßgabe der in Artikel 7g Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Ausnahmegründe davon abgesehen wird*. In der Verordnung kann eine Differenzierung der Mauttarife *zur Anlastung der Infrastrukturkosten* nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 3 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen, *wobei eine Tarifgruppe zu bilden ist, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind*. Differenzierungen nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung sind auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig.

Mit dieser Novelle wird insbesondere ermöglicht, dass neben der Anlastung der Infrastrukturkosten auch sogenannte „Externe Kosten“ für Luft- und Lärmbelastung auf die Maut angerechnet werden können. Allerdings ist das Volumen des EU-seitig außer Streit gestellten Teils der externen Kosten vergleichsweise gering. Es wird auf ca. 40-50 Mio. € pro Jahr geschätzt, während die gesamten Einnahmen aus der Anlastung der Infrastrukturkosten bei rund 1,3 Mrd. € pro Jahr liegen. Damit machen die externen Kosten gerade einmal ca. 3 % der künftigen Gesamt-Bemautung aus.

In der medialen Berichterstattung zu dieser Novelle und in der Begutachtung wie auch in der parlamentarischen Debatte war Thema, dass in Zukunft die derzeit geltende Mautspreizung bei der Anrechnung der Infrastrukturkosten, somit bei 97 % des Gesamtmautbetrags, entfallen und nur mehr bei den externen Kosten, also bei 3 % des Gesamtmautbetrags erfolgen soll.

Das Signal wäre ein völlig falsches, nämlich: Jeder Lkw zahlt gleich viel an Infrastrukturbenützungsgebühren, egal, ob er alt oder neu ist. Das hieße, dass die bisherige Spreizung zwischen Euro 0-III, Euro IV, Euro V und Euro VI entfällt. Der große Kuchen an Mauteinnahmen (1,3 Mrd. €) würde damit nicht mehr nach Schadstoffklassen der Lkw differenziert. Das führt in der Folge dazu, dass die älteren Lkw, die nicht nur bei Verbrauch und Schadstoffbilanz, sondern wegen der

Fortschritte in der Federungstechnik auch bei der Straßenabnutzung Nachteile haben, bei 97% der Maut gleichbehandelt und damit im Endeffekt relativ besser gestellt werden als die Euro-VI-Lkw.

Um dieses im Zusammenhang mit den auch EU-rechtlich höchst sensiblen Bemühungen Österreichs und namentlich betroffener Bundesländer im Zusammenhang mit dem NOx-Problem und entsprechenden Verkehrsmaßnahmen, aber auch im Hinblick auf die Unterzeichnung des neuen Welt-Klimavertrages durch Österreich am 22. April 2016 völlig falsche Signal zu vermeiden, sollten die laut EU-Richtlinie möglichen (es handelt sich um eine Kann-Bestimmung) Spielräume bei der Maut-Differenzierung nach Emissionsklassen wirklich maximal ausgenutzt werden.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 28. Juni 2016 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligte sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Georg **Willi** der Abgeordnete Christian **Hafenecker, MA**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag der Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit (**für den Antrag: G, dagegen: S, V, F, N, nicht anwesend: T**).

Zum Berichterstatter für den Nationalrat wurde Abgeordneter Andreas **Ottenschläger** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2016 06 28

Andreas Ottenschläger

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann

