



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt. I/K2
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-4966 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

per Mail: maria.benedikt@bmvit.gv.at
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ.BMVIT-323.540/0033-I/K2Rp 25.11.2015	25579/22/2015/DD/Sa Dr. Daniela Domenig	4966	4.1.2016

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) und das ASFINAG-Gesetz geändert werden im Rahmen des allgemeinen Begutachtungsverfahrens und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

Allgemein:

Den vorliegenden Entwürfen zur Novellierung des BStMG und des ASFINAG-Gesetzes gehen lange Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und insbesondere der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) voraus. Dem Verhandlungsergebnis soll mit den vorliegenden Entwürfen Rechnung getragen werden.

Der im Verhandlungsweg gefundene Kompromiss betreffend die Neugestaltung des fahrleistungsabhängigen Mautsystems für Kfz über 3,5 Tonnen hzG, der auch die Anlastung externer Kosten miteinschließt, trägt grundsätzlich zu einem wirtschaftsverträglicheren und transparenteren Mautsystem bei.

Das Vorziehen des Berechnungszeitraums für die jährliche Valorisierung der Tarife und der Wegfall der sogenannten „EEK-Spreizung“ werden als positives Signal für die Wirtschaft gesehen und befürwortet. Der Berechnungszeitraum für die Tarifvalorisierung soll nunmehr so gestaltet werden, dass die Unternehmen in Zukunft die Möglichkeit haben, sich frühzeitiger auf Änderungen der Mauttarife einzustellen.

Auch wenn die Neuerungen ein Gesamtkonzept darstellen, muss die vorgesehene Internalisierung externer Kosten dennoch aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt werden. Negativ wird insbesondere der Entschluss gesehen, dass die zusätzliche Anlastung auch externer Kosten in Österreich wieder im Sinne einer Vorreiterrolle durchgeführt wird. Eigentlich müsste den politischen Entscheidungsträgern die derzeit allgemein bestehende Problematik des geringen Wirtschaftswachstums verbunden mit den negativen Folgen von Kostensteigerungen, insbesondere für das produzierende Gewerbe, welches sich im internationalen Wettbewerb behaupten muss,

bewusst sein. Hier wäre es angebracht gewesen, zuerst eine wirtschaftliche Erholung abzuwarten und erst in der Folge über die Anrechnung der externen Kosten nachzudenken. Vor diesem Hintergrund werden die vorliegenden Entwürfe kritisch ablehnend beurteilt.

Ein weiterer fundamentaler Kritikpunkt ist die mangelnde Transparenz der Kostenrechnung, die sich in weiterer Folge auch in der die Tarife konkret verordnenden alljährlichen Mauttarifverordnung niederschlägt. Den im Zuge der Begutachtung zur Verfügung gestellten Unterlagen ist nicht zu entnehmen, ob und in welcher Form eine aktuelle Wegekostenrechnung für Österreich vorhanden ist und worauf sich die Annahmen zur Mautgestaltung stützen.

Zur Umsetzung der im November 2015 getroffenen Vereinbarung zwischen bmvit und WKÖ:

Es ist sicherzustellen, dass die zwischen bmvit und WKÖ bereits vereinbarten Punkte, soweit noch ausständig, in die Entwürfe ergänzend eingearbeitet werden. Dementsprechend sind insbesondere folgende derzeit noch fehlende Punkte in geeigneter Weise zu berücksichtigen:

BStMG:

Aus den Erläuterungen muss hervorgehen, dass die sogenannte „EEK-Spreizung“ ab 2017 entfallen wird.

ASFINAG-G:

In den Erläuterungen wird nicht dezidiert auf den vereinbarten „Ökologisierungsbonus“ für EURO 6-Fahrzeuge in der Höhe von 20 Mio. Euro pro Jahr bis einschließlich 2020 Bezug genommen. Ein entsprechender Hinweis muss aufgenommen werden.

Außerdem muss festgehalten werden, dass auch Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen aus Einnahmen der externen Kosten finanziert werden sollen.

Generell halten wir den sehr allgemein formulierten Hinweis, dass die Mittel für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs verwendet werden, für unzulänglich. Der konkrete Verwendungszweck bleibt damit intransparent und die tatsächlich geplante Mittelverwendung unklar. Wir ersuchen daher um entsprechende Konkretisierung.

Weitere Bemerkungen:

Externe Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung werden zu einem sehr großen Teil durch den motorisierten Individualverkehr verursacht. Laut einer Studie der Schweizer PROGTRANS aus dem Jahr 2013 werden nur knapp 25% der externen Kosten vom Schwerverkehr verursacht. Es ist daher darauf zu achten, dass von den externen Kosten des Straßenverkehrs nur jener Anteil in die „Mautkalkulation“ einfließt, der auch tatsächlich von Fahrzeugen über 3,5 Tonnen hzG verursacht wird.

Hinsichtlich der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung ist äußerst kritisch zu hinterfragen, ob angesichts der ASFINAG-Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen jene Rechtfertigung gegeben ist, die eine generelle Einhebung von „externen“ Lärmkosten rechtfertigt. Eine Doppelbelastung ist zu vermeiden, da Lärmschutzmaßnahmen u.a. im Rahmen der Infrastrukturkosten bereits derzeit in die Mauttarife eingepreist sind.

Wir halten außerdem neuerlich unmissverständlich fest, dass der Querfinanzierungszuschlag im Unterinntal für die regionale Wirtschaft nach wie vor inakzeptabel ist.

Zur Wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA):

Die in der WFA getroffenen Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen auf Unternehmen sind nicht nachvollziehbar.

Die Anzahl der als „ASFINAG-Kunden“ direkt betroffenen österreichischen Unternehmen liegt in der Größenordnung von 50.000 bis 60.000. Der Schwellenwert von 10.000 betroffenen Unternehmen für das „Wesentlichkeitskriterium“ wird daher - anders als angeführt - deutlich überschritten.

Zusätzliche Forderung - Eigene Mauttarifstaffel insbesondere für Autobusse:

Wir wiederholen mit Nachdruck unsere langjährige Forderung nach einer eigenen Mauttarifstaffel insbesondere für Autobusse und fordern eine ergänzende gesetzliche Ermächtigung in § 9 BStMG, wonach allgemein eine nach Fahrzeugkategorien differenzierte Tariffestsetzung vorgenommen werden kann. Es liegt kein ersichtlicher Grund vor, warum dieses Anliegen im Rahmen der nunmehrigen grundsätzlichen Neugestaltung der Tarife nicht realisiert wird.

Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin

