

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0009-I/PR3/2018

Wien, am 19 Juni 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Stöger und GenossInnen haben am 19. April 2018 unter der **Nr. 703/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verwendung von Mauteinnahmen aus verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärm gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wann werden durch das BMVIT die ersten Maßnahmen aus diesen Mauteinnahmen gesetzt und finanziert, so dass die Menschen entlang den Transitrouten entlastet werden?*

In Einklang mit den EU-rechtlichen Vorgaben wird insbesondere in Aussicht genommen, diese Mittel für Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Unter anderem laufen dazu gerade Gespräche in Zusammenhang mit der Vorbereitung der neuen Verkehrsdienstevertragsperiode.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Streben Sie den weiteren Ausbau dieser Mautzuschläge für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelästigung an, da im BStMG der EU-rechtliche Rahmen aufgrund RL 1999/62/EG noch nicht ausgeschöpft wird und diese Mauteinnahmen ohnehin zu rund 60 % von Lkw mit ausländischem Kennzeichen stammen?*
- *Was hindert Sie, die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung auch bei sogenannten Euro 6-Lkw anzulasten, da auch diese Lkw trotz Dieselpartikelfilter- und SCR-Technik genauso durch Bremsabrieb und Aufwirbelung 70% des Feinstaubs ( $PM_{10}$ ) eines gewöhnlichen Lkws (Quelle: Österreichischen Umweltbundesamt/Handbuch der Emissionsfaktoren) verursachen?*

Zu diesen Fragen verweise ich auf die am 10. November 2015 zwischen dem damaligen Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, Alois Stöger, und dem Präsidenten der Wirtschaftskammer Österreich, Christoph Leitl, geschlossene Vereinbarung über die Gestaltung der Mauttarife ab 1. Jänner 2016, die insbesondere vorsah, dass die Sätze für die externen Kosten für Fahrzeuge aller EURO-Emissionsklassen für den Zeitraum 2017 bis 2020 in ihrer Höhe unverändert beibehalten werden sollen, mit Ausnahme der EURO-Emissionsklasse VI, für die eine Anlastung externer Kosten ab 1.1.2018 erfolgen sollte.

Außerdem verweise ich auf die von meinem Amtsvorgänger Mag. Jörg Leichtfried unterzeichnete Mauttarifverordnung 2017, die – entgegen der entsprechenden Vereinbarung mit der WKÖ – auf die vorgesehene Anlastung externer Kosten der Luftverschmutzung an Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI ab 1.1.2018 verzichtet hat.

Da auch Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI externe Kosten der Luftverschmutzung verursachen und diese Fahrzeuge an der Gesamtfahrleistung in Österreich bereits einen Anteil von rd. 60%, Tendenz weiter steigend, haben, sollte im Hinblick auf die Mauttarifgestaltung ab 2019 jedenfalls vorgesehen werden, auch den Fahrzeugen der EURO-Emissionsklasse VI die verursachten Kosten der Luftverschmutzung anzulasten.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Was hindert Sie, die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in Gebirgsregionen mit dem Faktor 2 zu erhöhen, da nicht nur Tirol, sondern ein Großteil unseres Landes gemäß RL 99/62/EG und insbesondere Anhang IIIb als Gebirgsregion auszulegen ist?*
- *Welche Gründe hindern Sie, die EU-rechtlich ohnehin niedrig bemessenen Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung in den Nachtstunden mit dem Faktor 2 zu erhöhen, obwohl dieser für den Schlaf der Mensch entlang der Transitkorridore besonders belastend ist?*

Hier darf ich auf die bereits seit 1.1.2017 zur Anwendung gelangenden Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG) verweisen. Gemäß § 9 Abs. 7 und 8 BStMG ist vorgesehen, dass bei der Festsetzung der Grundkilometertarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung die sich aus der Richtlinie 1999/62/EG für Fernstraßen ergebenden Höchstwerte nicht überschritten werden.

Die erfolgte Festlegung österreichweiter einheitlicher Tarife zur Anlastung der externen Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung halte ich im Sinne der Transparenz und Praktikabilität des Mauttarifsystems als Ganzes für durchaus sinnvoll. Dies umso mehr, als gerade in Tirol eine Erhöhung der Grundkilometertarife zur Anlastung der externen Kosten um den Faktor 2 weitestgehend ins Leere ginge, da gemäß Richtlinie 1999/62/EG auf Strecken wie dem Brennerkorridor, auf denen Querfinanzierungszuschläge eingehoben werden, externe Kosten für alle EURO-Emissionsklassen nur in dem Ausmaß angelastet werden dürfen, wie sie diese Zuschläge übersteigen. Am Brennerkorridor wird der maximale Querfinanzierungszuschlag von 25% eingehoben, der auf der A 13 Brenner Autobahn die externen Kosten für alle Fahrzeuge jedenfalls auch dann übersteigt, wenn sie um einen Faktor 2 erhöht würden.

Zu Frage 6:

- *Wie ist ihre Haltung und der Stand Ihrer Bemühungen bei den derzeitigen Verhandlungen auf EU-Ebene zu einer neuen Wegekosten-RL gediehen, eine Initiative zum EU-rechtlichen Ausbau bei der Internalisierung weiterer externer Kosten zu starten? Konnten Sie schon Partner, insbesondere in unseren Nachbarstaaten in Mittel- und Osteuropa, für diese Bemühungen finden?*

Es ist mir ein großes Anliegen, dass die Rahmenbedingungen für die Mauten und Benützungsgebühren auf europäischer Ebene so gestaltet werden, dass eine effiziente und nachhaltige Bewältigung des Verkehrs möglich ist.

Der vorliegende Vorschlag der Kommission zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG („Eurovignetten-Richtlinie“, „Wegekosten-Richtlinie“) enthält aus meiner Sicht allerdings nur einige wenige Elemente, wie z.B. die Berücksichtigung von CO2-Emissionen, den Entfall der Höchstwerte für die Anlastung externer Kosten und die Verpflichtung für alle Mitgliedstaaten mit Mautsystemen zur Einhebung externer Kosten auf umweltbelasteten Strecken, die dieses Anliegen unterstützen würden. Zahlreiche andere Bestimmungen (vor allem auch Detailbestimmungen) des Vorschlags stellen aber keineswegs eine Verbesserung im Vergleich zu den bestehenden Bestimmungen dar, wie insbesondere jene, dass der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Fahrzeuge bis 3,5 t hzG ausgedehnt werden soll und im Zuge dessen PKW-Vignettensysteme ab 2028 verpflichtend von fahrleistungsabhängigen Pkw-Mautsystemen abgelöst werden sollen. Hier gilt es, eine konsequent ablehnende Haltung einzunehmen.

Diese Position wird von mehreren anderen EU-Mitgliedstaaten geteilt, was Bulgarien wohl dazu bewogen hat, die Verhandlungen über den Vorschlag der Kommission während der bulgarischen Ratspräsidentschaft gänzlich auszusetzen. Auch unter österreichischer EU-Präsidentschaft ist keine prioritäre Behandlung des Vorschlags in der vorliegenden Form vorgesehen.

Ing. Norbert Hofer

