

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
BMVIT - I/K2 (Wege und externe Kosten, Maut,
Verkehr und Umwelt)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900-4966 | F 0590900-243
E Rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ.BMVIT-323.540/0027-I/K2	Rp 25579/09/11/DD/Sa	4966	23.11.2011
28.10.2011	Dr. Daniela Domenig		

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2011); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs einer Verordnung über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2011) im Rahmen des allgemeinen Begutachtungsverfahrens und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

Allgemein:

Durch die Erlassung der Mauttarifverordnung 2011 sollen mit Wirkung ab 1.1.2012 der Grundkilometertarif und die besonderen Mautabschnittstarife valorisiert werden (jährliche Inflationsanpassung), das Tarifgefüge der fahrleistungsabhängigen Maut geändert werden (Anpassung der Mauttarif-Ökologisierung) sowie der Grundkilometertarif für die Strecke der A 12 zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und dem Knoten Innsbruck/Amras um einen Aufschlag von 10 % erhöht werden (Maut-Aufschlag zur Querfinanzierung).

Der Verordnungsentwurf führt damit in Summe zu einer finanziellen Mehrbelastung für die österreichischen Unternehmen. Die Standortnachteile aufgrund der derzeit bereits hohen Belastung durch die fahrleistungsabhängigen Mauttarife, insbesondere in Tirol, werden damit weiter zunehmen und lassen Betriebsverlagerungen, einen Abbau von Arbeitsplätzen sowie geringere Neuinvestitionen befürchten.

Im Zusammenhang mit der Anpassung der Tarif-Ökologisierung bekräftigen wir unsere Forderung nach einer bundesweiten Förderung der Anschaffung neuer Nutzfahrzeuge für die Güter- und Personenbeförderung. Die Förderungsaktion sollte jene Unternehmen unterstützen, die Vorziehkäufe tätigen und Nutzfahrzeuge der jüngsten am Markt verfügbaren Generationen anschaffen.

Der Mautaufschlag im Unterinntal wird - wengleich die stufenweise Einführung eine gewisse Erleichterung darstellt - ablehnend bis sehr kritisch gesehen. Wir unterstützen daher die

Forderung der WK Tirol nach weiteren begleitenden Maßnahmen (Evaluierung der Verkehrsbeschränkungen im betroffenen Autobahnabschnitt, etc.).

In den Erläuterungen wird betont, dass die Zielsetzung der Tarifspreizung (Setzung ökologischer Anreize und Verhinderung von Einnahmeausfällen aus der Differenzierung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife) bisher erreicht wurde. Weiters wird ausgeführt, dass bei Weitergeltung des Tarifgefüges und Beibehaltung der geltenden Tarifspreizung über das Ende des Jahres 2011 hinaus, Einbußen erwartet werden. Damit wird deutlich, dass die vorgeschlagenen Tarifgruppen und Multiplikatoren lediglich auf Annahmen und Modellrechnungen beruhen. Derartige „Schätzungen“ werden abgelehnt.

Der Verordnungstext ist für den Anwender zudem teilweise unklar formuliert und schwer lesbar.

Tarif-Valorisierung (Inflationsanpassung):

Das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) sieht in § 9 Abs. 9 die Verpflichtung zur jährlichen Anpassung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut auf Grundlage von Änderungen des Harmonisierten Verbraucherpreisindex vor. Die nunmehr vorgesehene Tarif-Valorisierung erfolgt somit in Umsetzung einer entsprechenden gesetzlichen Verpflichtung.

Wir ersuchen - wie im Rahmen der Begutachtungen vorangegangener Mauttarifverordnungen - grundsätzlich um umfassende Angaben zu den Berechnungsmethoden. Kritisiert werden im Zusammenhang mit den Berechnungen insbesondere die Rundungsbestimmungen. Faktisch ergibt sich eine Tarifierhöhung um mehr als 2,8 %.

Anpassung der „Maut-Ökologisierung“ (Staffelung der Tarife nach EURO-Emissionsklassen):

Vorweg ist festzuhalten, dass die Feststellung in den Erläuterungen *„Bei Weitergeltung des Tarifgefüges und Beibehaltung der derzeit geltenden Tarifspreizung über das Ende des Jahres 2011 hinaus würde es aber zu Einbußen der ASFINAG bei den Mauterlösen im Vergleich zu jenen Erlösen kommen, die die Gesellschaft bei Fortgeltung eines undifferenzierten Grundkilometertarifs erzielen würde.“* nicht bestätigt werden kann. Eine Verifizierung würde eine grundlegende Analyse des bei der ASFINAG vorhandenen Zahlenmaterials bedeuten, welches aber im Rahmen der Begutachtung nicht zur Verfügung steht. Es kann daher nicht festgestellt werden, ob eine „Aufkommensneutralität“ aufgrund der geänderten Mauttarife gewährleistet ist.

Die WKÖ bedankt sich für die Bemühungen im Vorfeld der Entwurfserstellung, eine möglichst wirtschaftsverträgliche Variante für die „Ökologisierung-Anpassung“ zu finden. Dennoch muss unverändert weiterhin auf folgende Fakten hingewiesen werden:

Die Abgasnorm EURO VI wird erst ab 1.1.2014 für die erstmalige Zulassung von Nutzfahrzeugen verpflichtend sein. Da es am Markt keine repräsentative Zahl von EURO VI Fahrzeugen gibt, stellt die Bevorzugung von EURO VI Fahrzeugen im Mauttarif eine Wettbewerbsverzerrung dar. Mangels Angebot am Markt ist ein Lenkungseffekt nicht erzielbar.

Österreich ist der einzige EU-Staat, in dem ein emissionsabhängiges Mautsystem mit Begünstigung von EURO VI Fahrzeugen geplant ist. Da eine Verfügbarkeit von EURO VI Fahrzeugen in einem relevanten Ausmaß erst bis Ende 2012 zu erwarten ist, sollte die Mauttarifverordnung erst ab diesem Zeitpunkt EURO VI Fahrzeuge gesondert berücksichtigen.

Von einem Anreiz zum Umstieg auf EURO VI Fahrzeuge bzw. einer Lenkungswirkung ist auch deshalb nicht auszugehen, da die Mehrkosten für EURO VI Fahrzeuge, gegenüber EEV Fahrzeugen, erheblich sind. Diese beträchtlich höheren Investitionskosten stehen einer raschen Marktdurchdringung entgegen, sodass vom vorgeschlagenen Abschlag nur wenige Unternehmen profitieren werden.

Die Beibehaltung des Bonus für EEV Fahrzeuge ist grundsätzlich zu befürworten. Gerade die österreichischen Unternehmen waren in den letzten Jahren vorbildlich bezüglich Investitionen in die am Markt verfügbaren umweltfreundlichen Fahrzeugkategorien. Diese Investitionen, insbesondere in EEV Fahrzeuge, wurden jedoch auch im Hinblick und Vertrauen darauf getätigt, dass diese - solange sie die modernsten am Markt verfügbaren Fahrzeuge sind - in der günstigsten Mautkategorie verbleiben. Wir sprechen uns daher auch aus Gründen der Investitionssicherheit und zur Verhinderung von Fuhrpark-Entwertungen gegen die vorgeschlagene Einführung einer neuen Tarifgruppe für EURO VI aus.

Abgesehen davon stellt sich die Frage, warum eine „Ökologisierung“ nur in Form einer neuen Mauttarifgruppe (EURO VI) argumentiert wird. In der Schweiz gewährt man beispielsweise auf die LSVA-Tarife für EURO II und III Fahrzeuge ab 1.1.2012 Rabatte, wenn diese mit Partikelfiltern nachgerüstet werden. Auch dies stellt eine Verkehrsökologisierung dar.

Zusammenfassend ist aus Sicht der Wirtschaft die Einführung einer eigenen Mauttarifgruppe für EURO VI Fahrzeuge ab 1.1.2012 somit absolut verzichtbar.

Maut-Aufschlag zur Querfinanzierung im Unterinntal:

Trotz der im Verhandlungsweg im Vorfeld der Entwurfserstellung erreichten etappenweisen Einführung (10 % im Jahr 2012) eines EU-rechtlich möglichen Mautaufschlages von bis zu 25 %, steht die WKÖ - im Einklang mit der WK Tirol - dieser Maßnahme nach wie vor ablehnend gegenüber.

Die EU-Wegekosten-Richtlinie sieht in Mautaufschlägen in sensiblen Bergregionen primär ein Anreiz-Instrument zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf alternative Verkehrsträger, um die Schadstoffbelastung in alpinen Regionen zu reduzieren. Der Querfinanzierungsaspekt zum Ausbau des transeuropäischen Schienennetzes ist dabei zweitrangig. Die geplante Maßnahme ist daher in erster Linie an den zu erwartenden Verkehrsverlagerungen zu messen. Selbst die im „Memorandum zum Bau des Brenner Basistunnels“ vereinbarten begleitenden Maßnahmen sehen eine Anpassung der Korridormaut zwischen München und Verona vor, da eine Insellösung auf dem österreichischen Teil der Brennerachse zu keinen nennenswerten Verkehrsverlagerungen führen wird. Damit reduziert sich die Einhebung des Mautaufschlags letztlich auf einen Mitfinanzierungsbeitrag für den Bau des Brenner Basistunnels.

Der Mautaufschlag auf der A 12 zwischen Kufstein und Innsbruck hat aufgrund der topografischen Situation und der fehlenden verkehrlichen Alternativen massive negative Auswirkungen auf die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Tirol. Eine Studie der Wirtschaftsuniversität Wien, Institut für Transportwirtschaft, belegt, dass der regionalwirtschaftliche Schaden etwa 0,17 % des BIP beträgt. Die negativen Auswirkungen auf das regionale BIP wurden bei einem 25 %-Aufschlag mit rd. 42 Mio. Euro quantifiziert. Selbst bei einem Mautaufschlag von 10 % wird der volkswirtschaftliche Schaden für die heimische Wirtschaft bei rd. 20 Mio. Euro/Jahr liegen. Dies steht in keinem Verhältnis zu den erwarteten Mehrerlösen.

Etwa die Hälfte des erwarteten zusätzlichen Mautaufkommens entfällt auf Tiroler Unternehmen. Letztlich wird die Einhebung des Mautaufschlags zum Verlust von Arbeitsplätzen, zu regionalen Preiserhöhungen und zu Investitionsstopps in bestimmten Branchen führen. Insbesondere die transportkostensensible Holzindustrie sowie der Lebensmittelhandel und die Abfallwirtschaft befürchten Standortnachteile, die nicht nur regionale Auswirkungen haben werden, sondern auch Betriebsverlagerungen in andere Staaten nach sich ziehen. Nicht zuletzt muss auch darauf hingewiesen werden, dass auf der Brennerachse (A 13 zwischen Innsbruck und Brenner) bereits seit Jahren ein Mautaufschlag eingehoben wird, der als Querfinanzierungsbeitrag für den Brenner Basistunnel zweckgebunden ist. Für darüber hinausgehende Beiträge, die zudem die heimische Wirtschaft über Maßen belasten, wird daher kein Verständnis aufgebracht.

Zusätzliche Forderungen zur Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG):

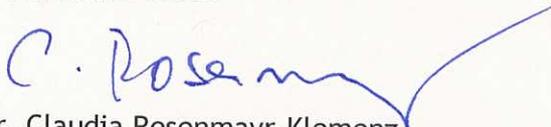
Durch die im BStMG enthaltene Verpflichtung zur Valorisierung der Mauttarife ist ein Zwang zur Erhöhung der Mauttarife entstanden, der angesichts der prognostizierten Wirtschaftsentwicklung nicht gegeben sein sollte. Wir fordern daher eine Änderung des BStMG dahingehend, dass die Verpflichtung zur Valorisierung gestrichen wird.

Wir wiederholen außerdem mit Nachdruck unsere langjährige Forderung nach einer eigenen Mautkategorie für Autobusse. Eine solche wird nicht zuletzt mit der Relevanz des Busses für den österreichischen Tourismus und die Kapazitätsverbesserung bei der Personenbeförderung (im Vergleich zum Pkw) begründet. Die etappenweise Einführung des Mautaufschlags im Unterinntal sowie die bevorstehende nationale Umsetzung der neuen EU-Wegekosten-Richtlinie werden die Situation weiter verschärfen. In zahlreichen EU-Mitgliedsstaaten unterliegen Autobusse nicht einer fahrleistungsabhängigen Bemaßung und sind auch in Österreich aufgrund der umweltpolitischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung gesondert zu behandeln.

Auch Lkw, die vom Schaustellergewerbe eingesetzt werden, und Lkw, auf denen Wohnmobilaufbauten angebracht sind, sind den im Gütertransport eingesetzten Lkw bei den Mauttarifen gleichgestellt. Bei Schaustellerfahrzeugen und Wohnmobilen erfolgt die Erneuerung des Fuhrparks jedoch naturgemäß in längeren zeitlichen Abständen. Die verwendeten Aufbauten sind auf spezielle Bedürfnisse zugeschnitten und ihr hoher Preis kann nur über eine entsprechende Laufzeit amortisiert werden. Was umweltpolitisch als Anreizsystem konzipiert ist, gerät bei Schaustellern oder Campingmobilbenutzern zum finanziellen „Strafentgelt“, das mit jedem „Weiterdrehen der Ökologisierungsschraube“ härter und damit unsachlicher wird. Wir fordern daher in diesem Zusammenhang erneut eine tarifliche Sonderregelung auch für diese beiden Fahrzeuggruppen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Dr. Claudia Rosenmayr-Klemenz
Abteilungsleiterin-Stv.