

Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-Mail an:
maria.benedikt@bmk.gv.at

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2021-0.500.988 18.11.2021	Rp 25579/10/2021/DD/Sa Dr. Daniela Domenig	4966	1.12.2021

Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2021); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung der Begutachtungsunterlagen und nehmen zum vorliegenden Entwurf der Mauttarifverordnung 2021 wie folgt Stellung:

I. Allgemeines

Leider sieht der Entwurf den Wegfall des Bonus für EURO VI-Fahrzeuge vor. Durch den vorgesehenen Entfall des Tarifabschlags für Kraftfahrzeuge der Emissionsklasse EURO VI ergibt sich eine überproportionale Steigerung der Mauttarife für diese Fahrzeuge. Wir sprechen uns in aller Deutlichkeit gegen den Wegfall dieses Rabatts aus.

Trotz mehrfacher Zusagen, den alljährlichen Entwurf der Mauttarifverordnung rechtzeitig vorzulegen, erfolgt die entsprechende Begutachtung auch heuer wieder viel zu spät. Es wird daher zum wiederholten Mal an das Bundesministerium appelliert, den Verordnungsentwurf spätestens im Sommer vorzulegen.

Bemängelt wird generell, dass die Berechnung der Mauttarife intransparent ist und die fahrleistungsabhängigen Mauttarife im EU-Vergleich im oberen Bereich angesiedelt sind. Weder die ASFINAG noch das BMK haben bisher Daten zur Verfügung gestellt, welche die verrechneten Kosten nachvollziehbar darzustellen vermögen. Sowohl auf nationaler als auf internationaler Ebene weisen die verrechneten Mautsätze große Unterschiede auf.

Für das Bundesland Tirol ergibt sich durch die Mauttarifverordnung seit Jahren die Besonderheit, dass Tirol auf dem hochrangigen Straßennetz nur mit Sonder- und Zusatzmauten erreicht werden kann. Dies stellt nicht nur eine gravierende Wettbewerbsverzerrung dar, sondern benachteiligt durch ein höheres Preisniveau auch die lokale Bevölkerung. Verstärkt wird dieser Wettbewerbsnachteil durch die Verrechnung einer doppelten Nachtmaut auf der Brenner Autobahn. Die Tiroler Wirtschaft ist zudem auch durch die Verrechnung einer Zusatzmaut (plus

25 % auf die Infrastrukturkosten am Brennerkorridor zur Querfinanzierung des Brenner Basistunnels) belastet.

II. Im Detail zur Mauttarifverordnung 2021

Entfall des EURO VI-Bonus

Der Entfall des Tarifbonus für die schadstoffärmste Fahrzeugklasse mit konventionellem Antrieb (EURO VI) wird in aller Deutlichkeit abgelehnt.

Für eine Weiterführung des Tarifabschlags spricht:

- Angesichts des nach wie vor schwierigen wirtschaftlichen Umfelds würde eine überproportionale Erhöhung der Mauttarife für EURO VI-Fahrzeuge (plus 2,92 % inkl. Inflationsanpassung) die Unternehmen zusätzlich finanziell belasten. Es wird zudem ohnedies eine Valorisierung der Tarife vorgenommen (plus 1,4 % für alle Fahrzeugkategorien).
- EURO VI-Fahrzeuge sind immer noch die umweltfreundlichste Emissionsklasse bei konventionellen Verbrennungsmotoren; ein Bonus bei den Mauttarifen ist daher nach wie vor darstellbar.
- Aktuelle Preissteigerungen für die Unternehmen in vielen Bereichen:
 - Die COVID 19-Pandemie nimmt leider wieder volle Fahrt auf. Gerade in Zeiten einer weltweiten Pandemie sollte eine Streichung von Tarifbegünstigungen hintangestellt werden, um den betroffenen Unternehmen das Wirtschaften nicht noch schwerer zu machen.
 - Die Dieselpreise steigen seit geraumer Zeit monatlich. Dies stellt eine zusätzliche finanzielle Belastung für die heimischen Betriebe dar; auch die Verfügbarkeit und der Preis von AdBlue stellen ein massives Problem für die befördernde Wirtschaft dar.
 - 2022 wird eine CO₂-Bepreisung eingeführt: Laut Berechnungen unserer Bundessparte Transport und Verkehr hat der gewerbliche Verkehr zwischen 2022 und 2030 mit Mehrbelastungen in Höhe von 10,3 Milliarden Euro zu rechnen: 4,3 Milliarden Euro davon entfallen auf die Ausdehnung der NoVA auf Lkw bis 3,5 Tonnen (die aber nicht der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegen), rund 6 Milliarden auf die CO₂-Bepreisung, die im Zuge der ökosozialen Steuerreform eingeführt wird.

Offen ist überdies die seit Jahren vom BMK zugesagte Teilverwendung der Einnahmen aus externen Kosten für Fördermaßnahmen. Mit Wegfall des EURO VI-Tarifbonus würde nun auch jener Teil der Erlöse aus den externen Kosten (ca. 20 Mio. jährlich) nicht mehr an die Unternehmen im Bereich Straßenverkehr zurückfallen.

III. Zusätzliche Forderungen

Nachfolgende Punkte sollten durch eine **Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes (BStMG)** umgesetzt werden:

Streichung der Verpflichtung zur jährlichen Inflationsanpassung

In der derzeitigen wirtschaftlichen Situation erneuern wir unsere langjährige Forderung nach Streichung der im BStMG verankerten Verpflichtung zur jährlichen Inflationsanpassung der Tarife, sowohl im Bereich der zeitabhängigen als auch im Bereich der fahrleistungsabhängigen Maut.

Honorierung der Investition in neue Technologien und in die CO2-Reduktion

Progressive Antriebstechnologien, wie Elektro, grüne Gase, inkl. Wasserstoff, Biosprit und LNG/CNG, sollen (auf garantierte für Planungssicherheit sorgende Zeiträume) möglichst gänzlich von der Maut (Infrastruktur und externe Kosten Luftverschmutzung) befreit bzw. zumindest deutlich bei den Tarifen begünstigt werden.

Wir fordern dabei eine weitergehende Mautbefreiung für Fahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieb sowie eine günstigere Mautkategorie auch für andere Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, insbesondere Gasantrieb. Die CO2-Einsparungspotentiale durch gasbetriebene Fahrzeuge sollten unbedingt gehoben werden.

Sämtliche Antriebstechnologien, die für die angestrebte Dekarbonisierung im Mobilitätsbereich Vorteile bringen, müssen gefördert werden.

Eigene Mautkategorie, insbesondere für Busse

Der Umweltfreundlichkeit des Verkehrsmittels Autobus muss endlich durch reduzierte Mauttarife Rechnung getragen werden. Derzeit unterliegen Güterkraftfahrzeuge und Autobusse derselben Mauteinstufung. Allerdings gelten für Autobusse völlig andere Rahmenbedingungen als für Lkw. Ein einziger Bus (50-Sitzer) ersetzt im Regelfall eine Pkw-Kolonne von ca. 30 Fahrzeugen. Busse sorgen damit für enorme CO2-Einsparungen, wichtige Verkehrsentslastung und Ressourcenschonung. Ein Bus, der Personen in den Urlaub oder Schüler in die Schule befördert, sollte betreffend den Mauttarif nicht wie ein schweres Nutzfahrzeug behandelt werden.

Außerdem wurde die Autobusbranche von der Corona-Pandemie besonders hart getroffen. Damit wären zumindest politische Signale erkennbar, die in Mitleidenschaft gezogene Autobus- und Tourismusbranche aktiv zu unterstützen.

Teilverwendung der Einnahmen aus externen Kosten für Fördermaßnahmen

Nach wie vor offen ist die seit langem zugesagte Teilverwendung der Einnahmen aus den externen Kosten für Fördermaßnahmen. Gerade jetzt wäre der Zeitpunkt passender denn je, um die zugesicherte Unterstützung zum Beispiel mit einer Stilllegungsprämie oder Fahrzeugförderungen umzusetzen. So könnten zusätzliche Anreize geschaffen werden, um einen Umstieg auf alternative Antriebstechnologien zu unterstützen. Fällt der EURO VI-Tarifbonus tatsächlich weg, fließen gar keine Mittel mehr aus den Erlösen für externe Kosten an die Unternehmen im Straßenverkehr zurück. Dies wird entschieden abgelehnt.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rosemarie Schön
Abteilungsleiterin