

Bundesrat mehrheitlich gegen kilometerabhängige Maut

Utl.: EU-Ausschuss diskutiert Vorschläge zur Überarbeitung der Wegekosten-Richtlinie und schickt eine Subsidiaritätsrüge nach Brüssel =

Wien (PK) - Als nicht vereinbar mit dem Subsidiaritätsprinzip und unverhältnismäßig bewerten die Bundesrätinnen und Bundesräte die von der EU-Kommission vorgesehenen grundsätzliche Überarbeitung der Wegekosten-Richtlinie. Die EU-Kommission will mit ihrem Vorschlag das Verursacherprinzip (der Verursacher zahlt) und das Nutzerprinzip (der Nutzer zahlt) stärken, um so einen finanziellen und ökologisch nachhaltigen sowie sozial gerechten Straßenverkehr zu fördern. "Überschießend und überbordend" nannte Ausschussvorsitzender Edgar Mayer (V/V) die Vorschläge der Kommission und traf sich in dieser Einschätzung vollinhaltlich mit Stefan Schennach (S/W) und Christoph Längle (F/V).

Auf heftigen Widerstand stößt einerseits die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Fahrzeuge unter 3,5 t (Pkw, Kleinbusse, Kleintransporter) sowie das von der EU ins Auge gefasste Aus für die Vignette ab 2028. Das würde zu einer kilometerabhängigen bzw. fahrleistungsabhängigen Maut führen und vor allem auch Pendler und Pendlerinnen betreffen. Laut ÖAMTC müsste man zwischen 5 und 7 Cent pro Kilometer einheben, ansonsten würde sich das nicht rechnen. Die Vignette habe sich demgegenüber als praxistauglich erwiesen, so der Standpunkt der Ausschussmehrheit, die sich auch gegen die angedachte Staugebühr aussprach.

Der EU-Ausschuss des Bundesrats beschloss in diesem Sinne in seiner heutigen Sitzung mit ÖVP-SPÖ-FPÖ-Mehrheit eine Subsidiaritätsrüge, in der er seine Bedenken darlegt. Eine ökologische und soziale Steuerung sei zwar richtig, die Regelung unterliege aber der Kompetenz der Nationalstaaten und somit dem Subsidiaritätsprinzip, so der Tenor.

Seitens der Grünen vertrat Heidelinde Reiter (G/S) die Auffassung, dass die EU sehr wohl gefragt sei, auch in diesem Bereich Regelungen zu treffen. Für sie enthält der Vorstoß der Kommission viel Richtiges und Wichtiges, er gehe nur nicht weit genug und sei auch nicht ausreichend durchdacht, sagte sie.

Die Vorschläge der Kommission zur Überarbeitung der Wegekosten-Richtlinie

Die Wegekosten-Richtlinie - auch Eurovignetten-Richtlinie genannt - stellt den europarechtlichen Rahmen für die Ausgestaltung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge in den EU-Mitgliedstaaten dar. Sie hat grundsätzlich zum Ziel, Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen durch eine schrittweise Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern zu beseitigen und gerechte Mechanismen für die Erhebung von Infrastrukturgebühren einzuführen. Die Wegekosten-Richtlinie behandelt sowohl Vignetten-Lösungen, bei denen nach einmaliger Zahlung ein bestimmtes Straßennetz für eine bestimmte Zeit (z.B. ein Jahr) beliebig oft benutzt werden darf, als auch fahrleistungsabhängige Mauten, das heißt Gebühren, die für jeden gefahrenen Kilometer auf einem bestimmten Straßennetz erhoben werden. Den EU-Mitgliedsstaaten steht es dabei frei, ob sie überhaupt Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge erheben wollen, und wenn ja, ob diese zeitbasiert oder fahrleistungsabhängig ausgestaltet werden sollen.

Die Richtlinie normiert Mindeststeuersätze, die von den Mitgliedstaaten grundsätzlich nicht unterschritten werden dürfen. Für die (zeitabhängigen) Benutzungsgebühren (z.B. Eurovignette) werden nach Fahrzeugemissionsklassen und Zahl der Achsen gestaffelte Höchstsätze festgelegt. In Bergregionen können die Mautgebühren um bis zu 15% erhöht werden, wenn die Einnahmen aus diesem Zuschlag zur Querfinanzierung alternativer Verkehrsinfrastrukturen von vorrangigem europäischen Interesse gemäß TEN-V-Leitlinien im gleichen Korridor investiert werden. Für grenzüberschreitende Abschnitte, wie z.B. den Brennerbasis-Tunnel, kann dieser Querfinanzierungsbeitrag bis zu 25% betragen - siehe A 13 Brennerautobahn oder A 12 im Unterinntal.

Mit der letzten Novelle 2011 wurde ein Schritt in Richtung Kostenwahrheit gesetzt, da erstmals ermöglicht wurde, neben den Infrastrukturkosten auch sogenannte externe Kosten durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelästigung einzurechnen.

Nun soll der Anwendungsbereich der Richtlinie ausgedehnt werden, indem erstmals Bestimmungen für leichte Kraftfahrzeuge unter 3,5 t erlassen werden. Im Rahmen dieser verkehrspolitischen Reform sieht die Kommission vor allem auch das Aus für die Pkw-Vignette ab 2028 vor, was in Österreich auf Ablehnung stößt. Das Verkehrsressort ist zudem gegen die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Wegekosten-

Richtlinie auf Fahrzeuge unter 3,5 t, auch wenn man grundsätzlich die Zielsetzung, alle Gebührensysteme für Pkw in Europa nicht-diskriminierend und verhältnismäßig zu gestalten, unterstützt.

Laut Vorschlag müssen ab 2024 in allen Vignettensystemen mindestens 10-Tagesvignetten, Monats- und/oder 2-Monatsvignetten sowie Jahresvignetten vorgesehen werden. Die Mautgebühren sollen ab 1. Jänner 2022 für Pkw bzw. in Fällen zeitabhängiger Benutzungsgebühren, zumindest die Jahresvignette, verpflichtend nach CO₂- und Schadstoffemissionen differenziert werden.

Die Kommission baut nun auch verstärkt ökologische Elemente ein. Was die schweren Kraftfahrzeuge über 3,5 t betrifft, sollen für Schadstoff- und Lärmemissionen statt der bisherigen Höchstsätze sogenannte "Referenzwerte" gelten, die von den Mitgliedstaaten überschritten werden dürfen. Ab 1. Jänner 2021 sollen die Mitgliedstaaten mit Mautsystemen zumindest auf besonders umweltbelastenden Streckenabschnitten Gebühren für externe Kosten einheben. Ferner soll es eine Differenzierung der Infrastrukturgebühren nach CO₂- Emissionen geben. Auch Staugebühren sollen künftig nicht mehr aufkommensneutral im Rahmen einer Differenzierung der Infrastrukturgebühren, sondern als zusätzlicher Kostenfaktor auf überbelasteten Straßenabschnitten eingehoben werden dürfen. Die Kommission will zudem die Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen für vorrangige TEN-Infrastrukturprojekte von europäischem Interesse auch in Nicht-Bergregionen zulassen. Zudem können externe Kosten von Lärm- und Schadstoffemissionen zusätzlich angelastet werden.

Die Kfz-Steuer-Mindestsätze für schwere Güterkraftfahrzeuge über 3,5 t sollen ab Inkrafttreten der geänderten Richtlinie innerhalb von 5 Jahren jährlich um 20% abgesenkt werden, sie entfallen somit mittelfristig komplett. Wie das Verkehrsministerium in seiner Information betont, gibt es auch in Hinkunft keine Zweckbindung der Einnahmen aus Maut- und Benützungsgebühren (Vignetten) und externen Kosten. Nur die Einnahmen aus den Staugebühren müssen laut Vorschlag für Maßnahmen zur Staureduzierung verwendet werden.

Wie die Vertreterin der Verkehrsministeriums informierte, gab es zu diesen Vorschlägen noch keine Arbeitsgruppensitzung. Eine solche ist für den Herbst anberaunt. Das Ministerium teilt die Bedenken der Ausschussmehrheit und hätte sich zudem vom Kommissionsvorschlag Vereinfachungen erwartet. Diese seien nur zum Teil gelungen.

ÖVP, SPÖ und FPÖ: Vorschlag verstößt gegen Subsidiaritätsprinzip

ÖVP, SPÖ und FPÖ hegen gegen die Kommissionspläne schwerwiegende Bedenken im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip. Die Ausweitung des Geltungsbereiches der Richtlinie auf Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die nicht für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 t beträgt, schränkt die Regelungskompetenz der Mitgliedstaaten wesentlich ein, heißt es in der Subsidiaritätsrüge (sogenannte begründete Stellungnahme).

Nach Auffassung des Bundesrats ist es zudem nicht angebracht, dass insbesondere auch Personenkraftwagen vom Regelungsinhalt dieser Richtlinie erfasst werden sollen. Bei der Regelung der Nutzung von Straßen durch private Personen - sei es als ArbeitnehmerInnen oder als KonsumentInnen - seien vor allem nationale und regionale Gesichtspunkte zu beachten, was auf Grund der wesentlich größeren Sachnähe effizienter von den Mitgliedstaaten wahrgenommen werden könne. Eine derartige Vorgehensweise sei nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar, meinen die BundesrätInnen dezidiert.

Als besonders unverhältnismäßig erachten es die LändervertreterInnen, dass die Richtlinie die Mitgliedstaaten dazu verpflichten soll, bestehende Systeme zur zeitabhängigen Bemaßung von Straßen nach Ablauf einer Übergangsfrist durch Systeme zur fahrleistungsabhängigen Bemaßung zu ersetzen.

Breite ÖVP-SPÖ-FPÖ-Front gegen Kommissionspläne, Grüne sehen Schritt in richtige Richtung

Auch in der Diskussion manifestierte sich eine breite Front gegen die Pläne der EU. Stefan Schennach (S/W) sprach von einer hochsensiblen Materie. Die gegenständliche Richtlinie sei nur ein Teil eines großen Pakets, mit dem sich der Ausschuss eingehend beschäftigen werde. Grundsätzlich befürwortet Schennach eine soziale und ökologische Steuerung in diesem Bereich, stellte aber unmissverständlich fest, dass die Regelungskompetenz eindeutig bei den Mitgliedsstaaten liegt. Er glaubt auch nicht, dass die ins Auge gefassten Umstellungen in zehn Jahren zu bewältigen sind. Sein Fraktionskollege Wolfgang Beer (S/W) gab zu bedenken, dass eine kilometerabhängige Maut durch Systeme wie GPS etc. erleichtert wird, da es einfacher sein wird, Daten abzurufen.

Ablehnend zu den EU-Vorschlägen äußerten sich auch Christoph Längle (F/V) und Ferdinand Tiefnig (V/O). Viele Menschen, wie etwa die PendlerInnen, seien auf das Fahrzeug angewiesen, um den Arbeitsplatz zu erreichen, monierten beide und sprachen sich gegen eine weitere Belastung dieser Personengruppe aus. Diese Bedenken wurden auch seitens der Landwirtschaftskammer unterstrichen, die sich strikt gegen eine weitere Belastung der Menschen im ländlichen Raum aussprach.

In den Kreis der Gegner fanden sich auch die Vertreter der Arbeiterkammer und des ÖAMTC ein. Die Vorlage enthalte durchaus gute Elemente, meinte man seitens der Arbeitsnehmervertretung, dennoch gehe sie viel zu weit. Die Mitgliedstaaten müssten selbst entscheiden, wie sie ihre Infrastruktur ausrichten und die Klimaziele erreichen wollen. Auch wertet der Experte die fahrleistungsabhängige Pkw-Maut klimapolitisch nicht für das "Gelbe vom Ei". Scharf kritisiert er, dass Unternehmen im Hinblick auf die Kfz-Steuer entlastet werden sollen, für PKW-Benutzer, insbesondere PendlerInnen es jedoch keine Erleichterung gibt.

Eine kilometerabhängige Maut würde 5 bis 7 Cent pro Kilometer kosten, womit etwa eine Fahrt Innsbruck-Wien-Innsbruck zwischen 46 und 64 € kosten würde, rechnete der Vertreter des ÖAMTC vor. Personen die zwischen Wien und St. Pölten pendeln, würden mit 1.200 bis 1.600 € pro Jahr belastet, was er für völlig ungerechtfertigt hält. Die Staugebühren bezeichnete er als einen "perfiden Ansatz", zumal man ja nicht freiwillig im Stau stehe, wenn man etwa rechtzeitig zur Arbeit müsse oder etwas ausliefere. Ihm zufolge stellt es eine reine Theorie dar, dass sich der Verkehr aufgrund einer Staugebühr verteilen lasse.

Der Experte der Arbeiterkammer begrüßte aber die Möglichkeit zur Querfinanzierung alternativer Infrastruktur, denn wenn man Maut zahle, dann sollte auch eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang thematisierte er die Raststätten und Rastplätze für Fernfahrer, die in den letzten Jahren vernachlässigt wurden. Österreich sei zwar diesbezüglich ein Vorzeigeland, betonte er gegenüber Edgar Mayer (V/V), die ASFINAG könnte jedoch mehr errichten, stoße aber auf Widerstand in einzelnen Bundesländern.

Aus der breiten Ablehnungsfront scherte lediglich Heidelinde Reiter (G/S) aus. Für sie liegt es durchaus in der Verantwortung der EU, Regelungen vorzusehen. Die Richtlinie enthält ihr zufolge richtige

Ansätze, geht aber zu wenig weit und ist noch zu wenig durchdacht. Im Gegensatz zu den anderen Fraktionen halten die Grünen eine fahrleistungsabhängige Maut für gerechter und ökologisch sinnvoller als das bisherige System. (Fortsetzung EU-Ausschuss des Bundesrats)
jan

~

Rückfragehinweis:

Pressedienst der Parlamentsdirektion
Parlamentskorrespondenz
Tel. +43 1 40110/2272
mailto:pressedienst@parlament.gv.at

<http://www.parlament.gv.at>
www.facebook.com/ParlamentWien
www.twitter.com/oeparl

~

Digitale Pressemappe: <http://www.ots.at/pressemappe/172/aom>

*** OTS-ORIGINALTEXT PRESSEAUSSENDUNG UNTER AUSSCHLISSLICHER
INHALTLICHER VERANTWORTUNG DES AUSENDERS - WWW.OTS.AT ***

OTS0126 2017-07-05/14:31

051431 Jul 17

Link zur Aussendung:

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170705_OTS0126