

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

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>

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2022-0.669.505 3.11.2022	Rp 40.12.3/2022/DD/Sa Dr. Daniela Domenig	4966	16.11.2022

**Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2022);
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung der Begutachtungsunterlagen und nehmen zum Entwurf der Mauttarifverordnung 2022 wie folgt Stellung:

I. Allgemeines

Durch den vorgesehenen Entfall des Tarifabschlags für Kraftfahrzeuge der Emissionsklasse EURO VI ergibt sich eine überproportionale Steigerung der Mauttarife für diese Fahrzeuge. Aufgrund der aktuell außergewöhnlich herausfordernden Situation sollte der Bonus für EURO VI-Fahrzeuge beibehalten werden, da diese Kategorie technisch immer noch die umweltfreundlichste Emissionsklasse im konventionellen Fahrzeugbereich darstellt.

Um eine vorübergehende vollständige Aussetzung der Tarifvalorisierung zu ermöglichen, sollte das Bundesstraßen-Mautgesetz (BStMG) entsprechend geändert werden. Wir erneuern mit Nachdruck unsere langjährige Forderung nach Streichung der im BStMG verankerten Verpflichtung zur jährlichen Inflationsanpassung der Tarife.

Die Berechnung der Mauttarife ist nach wie vor nicht transparent und schwer nachvollziehbar. Eine verständliche Darstellung der Berechnungsmethode, insbesondere für die Infrastrukturkosten, wäre notwendig. Dies gilt umso mehr, als die Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut im EU-Vergleich im oberen Bereich angesiedelt sind. Wir fordern die Schaffung eines transparenten, auf Kosten basierenden Mautsystems auf Autobahnen und Schnellstraßen („Open Book Kalkulation“). Dazu verweisen wir auch auf eine Prognos-Studie aus dem Jahr 2018, die eine Überzahlung im österreichischen Mautsystem darlegt.

Es wird außerdem zum wiederholten Male an das Bundesministerium appelliert, den Verordnungsentwurf spätestens im Laufe des Sommers vorzulegen.

II. Im Detail zur Mauttarifverordnung 2022

Entfall des EURO VI-Bonus

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

Durch die Streichung des EURO VI-Bonus ergibt sich für die modernste auf dem Markt verfügbare Technologie bei Verbrennungsmotoren eine Steigerung um ca. 4,1 % (im Vergleich zu 2,8 % bei den anderen Fahrzeugkategorien).

Zusätzlich zu den höheren Anschaffungskosten (LKW mit alternativen Antriebsformen kosten im Schnitt ungefähr das dreifache eines Diesel-LKW) sind alternative Antriebe auch mit erheblichen Investitionen in die Infrastruktur (Wasserstoff- bzw. Elektro-Tankstellen) verbunden. Ein effizientes Netz an Tankinfrastruktur ist derzeit leider noch nicht in ausreichendem Maße verfügbar. Für gasbetriebene Fahrzeuge, die eine Brückentechnologie darstellen, gibt es keine Anreize im Mautsystem.

Anmerkung zu § 13 Abs 2: Seit der letztjährigen Mauttarifverordnung ist vorgesehen, dass im Falle von Mindererträgen der ASFINAG aus der Anlastung der Infrastrukturkosten für Fahrzeuge der Tarifgruppe E von mehr als einer Million Euro, die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten so festzusetzen sind, dass keine Auswirkungen auf die Gesamterträge der ASFINAG zu erwarten sind. Dieser Regelung stehen wir weiterhin ablehnend gegenüber.

III. Zusätzliche Forderungen

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

Streichung der Verpflichtung zur jährlichen Inflationsanpassung

Wir erneuern 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.

Aufgrund des derzeit schwierigen wirtschaftlichen Umfelds und der hohen Inflation wäre eine Streichung dieser Verpflichtung im BStMG umso wichtiger.

Die österreichische Wirtschaft ist mit enorm hohen Kosten, vor allem für Energie konfrontiert. Am 1. Jänner 2023 ist zudem die nächste Stufe der CO₂-Bepreisung vorgesehen, was wiederum zu einer Steigerung der Transportkosten führen wird. Seit Beginn des Ukrainekrieges sind die Dieselpreise enorm gestiegen, auch die Verfügbarkeit und die Kosten für AdBlue stellen ein erhebliches Problem dar.

Eine Aussetzung der Inflationsanpassung bei den Mauttarifen sollte für die ASFINAG betriebswirtschaftlich verkraftbar sein. Die Mauteinnahmen sind zur Deckung der Ausgaben für den Bau, Ausbau und Betrieb des hochrangigen Straßennetzes vorgesehen. Dennoch werden seit Jahren große Überschüsse aus Mauteinnahmen lukriert, für die entsprechend hohe Ertragssteuern (2 Milliarden Euro in den letzten 10 Jahren) an den Staat abgeführt werden. Zudem wurden hohe Dividenden an die Republik ausgeschüttet (knapp 1,4 Milliarden Euro in den letzten 10 Jahren).


Eigene Mauttarifstaffel insbesondere für Autobusse

Wir erinnern an unsere Forderung nach einer eigenen Mautkategorie insbesondere für Busse, durch welche der Umweltfreundlichkeit des Verkehrsmittels Autobus im Mautbereich endlich Rechnung getragen würde.

Derzeit unterliegen in Österreich Güterkraftfahrzeuge und Autobusse einheitlichen Mauttarifen. Allerdings gelten für Autobusse völlig andere Rahmenbedingungen als für LKW. Ein Bus (50-Sitzer) ersetzt im Regelfall ca. 30 PKW. Busse sorgen damit für enorme CO₂-Einsparungen, wichtige Verkehrsentlastung und Ressourcenschonung.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Dr. Rosemarie Schön
Abteilungsleiterin