

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

### über die Regierungsvorlage (217 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden

Die in Artikel 1 vorgesehene Änderung des BStMG dient der Umsetzung der Richtlinie 2006/38/EG (CELEX-Nr.: 32006L0038), mit der die Richtlinie 1999/62/EG (CELEX-Nr.: 31999L0062) des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Wegekostenrichtlinie) geändert wurde. In Z 2 werden die Kriterien für die Bemautbarkeit von Bundesstraßen neu geregelt und in Z 7 werden in § 9 enthaltene Bestimmungen über die Bildung der Mauttarife geändert. Mit der in § 9 Abs. 5 enthaltene Regelung wird der in der Wegekostenrichtlinie enthaltene Verpflichtung zur Differenzierung der Mauttarife nach EURO-Emissionsklassen bis zum Jahr 2010 entsprochen. Im Sinne der in Artikel 7 Abs. 11 der Wegekostenrichtlinie enthaltene Regelungen über die Festsetzung erhöhter Mauttarife wird die Verordnungsermächtigung des § 9 Abs. 7 durch eine Ergänzung mit lit. b erweitert.

Neben den Bestimmungen, welche die Mautdifferenzierung nach EURO-Emissionsklassen betreffen, erfolgen redaktionelle Klarstellungen und Anpassungen unter Verwertung der Erfahrungen bei der Vollziehung des BStMG. So wird die Verpflichtung von Arbeitgebern vorgesehen, die bei ihnen Beschäftigten über den ordnungsgemäßen Einsatz des Gerätes zur elektronischen Entrichtung der Maut zu informieren, sofern sie diese zu Fahrten auf Mautstrecken veranlassen. Außerdem erfolgen eine Senkung des in §§ 20 und 21 vorgesehenen Strafrahmens und Regelungen über die jährliche Valorisierung der fahrleistungs- und zeitabhängigen Mauttarife.

Die in Artikel 2 vorgesehene Änderung des ASFINAG-Gesetzes regelt die zweckgebundene Weiterleitung der von der ASFINAG gemäß § 9 Abs. 7 lit. b BStMG zusätzlich eingehobenen Benützungsentgelte an den Bund zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse oder anderer vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse gemäß Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Für Bund, Länder und Gemeinden tritt keine Erhöhung des Personal- und Sachaufwandes ein.

Bei Festsetzung erhöhter Mauttarife gemäß § 9 Abs. 7 lit. b BStMG in dem nach Artikel 7 Abs. 11 der Wegekostenrichtlinie höchsten zulässigen Ausmaß (Aufschlag von 25 %) können jährlich auf der A 13 Brenner Autobahn Mittel in der Höhe von ca. 21 Mio. € generiert werden, die dem Bund zufließen und zweckgebunden zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zu verwenden sind.

Die Differenzierung der Mauttarife nach EURO-Emissionsklassen wird nicht zu zusätzlichen Einnahmen der ASFINAG führen, da gemäß Artikel 7 Abs. 10 lit. a der Wegekostenrichtlinie ein Anstieg der Einnahmen aus einer Mautdifferenzierung nicht zu Gesamteinnahmen führen darf, die über den anrechenbaren Infrastrukturkosten liegen.

#### **Umsetzung von Gemeinschaftsrecht:**

Die im vorliegenden Gesetzentwurf enthaltenen Bestimmungen des Artikel 1 Z 2, 7, 27 und 28 sowie des Artikel 2 Z 1 und 2 dienen der Umsetzung der Richtlinie 2006/38/EG.

**Kompetenzgrundlage:**

Die verfassungsrechtliche Zuständigkeit des Bundes für dieses Bundesgesetz gründet sich auf Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG als „Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge“.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 10. Oktober 2007 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen des Berichterstatters Abgeordneten Wilhelm **Haberzettl** die Abgeordneten Dr. Gabriela **Moser**, Peter **Marizzi**, Johann **Rädler**, Bernhard **Themessl**, Harald **Vilimsky**, Sigisbert **Dolinschek**, Mag. Karin **Hakl**, Norbert **Sieber**, Wilhelm **Haberzettl**, Christian **Füller**, Theresia **Haidlmayr** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Werner **Faymann** und der Ausschussobmann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Kurt **Eder**, Hermann **Gahr**, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Die bauliche Engstelle des Pfändertunnels, der derzeit nur mit einer Tunnelröhre ausgebaut ist, führt dazu, dass Anteile des Verkehrs aus Fahrten von Deutschland durch den Raum Bregenz in die Schweiz und retour in den Stadtkern von Bregenz ausweichen.

Um einen Anreiz für Fahrzeuglenker zu schaffen, trotz dieser Engstelle weiter bzw. wieder das Mautstraßennetz zu benützen, wird für die Strecke der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems mit der Korridorvignette ein weiterer Vignettyp geschaffen, der im Fahrzeug mitzuführen ist und zur Benützung dieses Korridors in einer Fahrtrichtung während 24 Stunden berechtigt.

Der Korridor wird mit der Anschlussstelle Hohenems begrenzt, weil eine Festlegung dieser Grenze bei der aus rein geographischer Sicht richtigen Anschlussstelle Dornbirn/Süd dazu führen würde, dass durch die Korridorregelung induzierter Verkehr von der A14 Rheintal/Walgau Autobahn zur Schweizer Staatsgrenze und retour ausschließlich durch Lustenau fließen würde.

Ergänzend sieht eine Verordnungsermächtigung die Möglichkeit zur Schaffung einer zusätzlichen Korridorvignette vor, die zur Benützung dieser Strecke in beiden Fahrtrichtungen während 24 Stunden berechtigt. Der Vertrieb des neuen Vignettyps soll über Verkaufsautomaten am Beginn und Ende des Korridors und über Verkaufsstellen entlang des Korridors erfolgen. Der Korridor wird aber wie schon bisher auch mit allen bestehenden Vignettypen benutzbar sein.

Der Beginn der Geltung der Korridorvignette hängt von der Schaffung der baulichen und organisatorischen Voraussetzungen für einen zuverlässigen Vertrieb der Korridorvignette ab, daher wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Beginn der Geltung der Korridorvignette mit Verordnung dann festzulegen haben, sobald die genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Eine weitere Rechtfertigung für die Einführung der Korridorvignette liegt schließlich darin, dass die Geltung des neuen Vignettyps für die Benützung des Korridors wieder entfallen soll, sobald die bauliche Engstelle des Pfändertunnels nach Verkehrsfreigabe beider Tunnelröhren beseitigt ist. Zudem werden die Belange von Lustenau, Hohenems und der südlich davon liegenden Gemeinden dadurch angemessen berücksichtigt, dass die Geltungsdauer der Korridorvignette verkürzt werden kann, sofern die Korridorvignette zu einer dauerhaften und wesentlichen Erhöhung der Verkehrsbelastung im Ortsgebiet von Lustenau, Hohenems oder der südlich davon liegenden Gemeinden führt.

Um sicherzustellen, dass der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft aus dem Verkauf von Korridorvignetten für einspurige Kraftfahrzeuge nach Abzug der Gestehungskosten für Produktion und Vertrieb dieses Vignettyps ein Nettoertrag verbleibt, soll sowohl für einspurige Kraftfahrzeuge als auch für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, ein einheitlicher Preis für die Korridorvignette vorgesehen werden.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Kurt **Eder**, Hermann **Gahr**, Kolleginnen und Kollegen mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2007 10 10

**Wilhelm Haberzettl**

Berichterstatter

**Kurt Eder**

Obmann