

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002

Das Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG), BGBl. I Nr. 109/2002, geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 26/2006, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird die Zeile „§ 8 Pflichten der Fahrzeuglenker“ durch die Zeile „§ 8 Pflichten der Fahrzeuglenker und Arbeitgeber“, die Zeile „§ 21 Verletzung der Anhaltepflicht“ durch die Zeile „§ 21 Verletzung der Informations- und Anhaltepflicht“ und die Zeile „§ 30 Auskünfte aus der zentralen Kraftfahrzeugevidenz“ durch die Zeile „§ 30 Auskünfte aus der Zulassungsevidenz“ ersetzt.

2. In § 1 werden Abs. 2 und 3 durch folgende Abs. 2 bis 4 ersetzt:

„(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung unter Verkehr stehende Bundesstraßenstrecken, in deren Verlauf Anschlussstellen nicht niveaufrei ausgeführt sind, von der Mautpflicht auszunehmen.

(3) Die Festlegung von Mautabschnitten gemäß § 9 Abs. 4 setzt voraus, dass die betroffene Bundesstraßenstrecke für jede Fahrtrichtung mindestens zwei Mautabschnitte umfasst.

(4) Mautpflichtige Bundesstraßen (Mautstrecken) sind deutlich und rechtzeitig als solche zu kennzeichnen.“

3. In § 6 wird folgender Satz angefügt:

„Sofern kein Nachweis des Eigengewichtes erbracht wird, gelten diese Fahrzeuge als solche mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 Tonnen.“

4. § 7 lautet:

„§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit diesen Geräten ausstatten können.

(2) Für die Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut kann ein angemessener Kostenersatz gefordert werden, der mit den Anforderungen des Artikel 7 Abs. 4 und 6 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist. Andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz dieser Geräte können zusätzlich zugelassen werden.

(3) Zur Mautabwicklung ist eine in Artikel 2 der Richtlinie 2004/52/EG genannte Technik zu nutzen und es ist nach Maßgabe der Artikel 2 bis 4 sowie des Anhanges der Richtlinie 2004/52/EG der europäische elektronische Mautdienst anzubieten.

(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst sind in der Mautordnung zu treffen.“

5. *Vor § 8 wird die Überschrift „Pflichten der Fahrzeuglenker“ durch die Überschrift „Pflichten der Fahrzeuglenker und Arbeitgeber“ ersetzt.*

6. *In § 8 werden Abs. 2 und 3 durch folgende Abs. 2 bis 4 ersetzt:*

„(2) Sie haben sich bei Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken der Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden, die Anzahl der Achsen ihres Fahrzeuges und - mit Ausnahme des Falles gemäß § 9 Abs. 3 letzter Satz - des von diesem gezogenen Anhängers auf dem Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut einzustellen und Nachweise mitzuführen, die eine Zuordnung des Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe gemäß § 9 Abs. 5 und 6 ermöglichen.

(3) Die näheren Bestimmungen über die Pflichten der Fahrzeuglenker sind in der Mautordnung zu treffen.

(4) Arbeitgeber haben die von ihnen beschäftigten Arbeitnehmer und arbeitnehmerähnliche Personen, sofern sie diese zu Fahrten auf Mautstrecken veranlassen, über den ordnungsgemäßen Einsatz des Gerätes zur elektronischen Entrichtung der Maut zu informieren. Arbeitnehmerähnlich sind Personen, die, ohne in einem Arbeitsverhältnis zu stehen, im Auftrag und für Rechnung bestimmter Personen Arbeit leisten und wirtschaftlich unselbständig sind.“

7. *In § 9 werden Abs. 4 bis 7 durch folgende Abs. 4 bis 9 ersetzt:*

„(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung für die durch Anschlussstellen und Knoten begrenzten Straßenabschnitte (Mautabschnitte) die Tarife (Mautabschnittstarife) fest. Der Berechnung der Mautabschnittstarife sind der Grundkilometertarif, die in Abs. 2 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge sind kaufmännisch auf volle Cent zu runden.

(5) Die Mauttarife können in der Verordnung im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, des Schutzes der Nachbarn und der Umweltverträglichkeit nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung oder nach Emissionskategorien nach Maßgabe des Artikel 7 Abs. 10 der Richtlinie 1999/62/EG sowie der in Anhang 0 dieser Richtlinie angeführten EURO-Emissionsklassen differenziert werden. Ab 1. Jänner 2010 hat eine Differenzierung der Mauttarife nach EURO-Emissionsklassen zu erfolgen. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen. Differenzierungen nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung sind auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig.

(6) Fahrzeuge, die nicht den in Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG angeführten EURO-Emissionsklassen unterliegen, sind jener Tarifgruppe zuzuordnen, für die der niedrigste Tarif festgesetzt wird. Sind Fahrzeuge, denen nur ein einziges Kennzeichen zugewiesen wurde, nicht derselben Tarifgruppe zuzuordnen, so gilt für alle Fahrzeuge der Tarif jener Tarifgruppe, für die der höchste Tarif festgesetzt wird. Fahrzeuge, für die kein Nachweis erfolgt, der ihre Zuordnung zu einer Tarifgruppe ermöglicht, sind jener Tarifgruppe zuzuordnen, für die der höchste Tarif festgesetzt wird.

(7) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung

- a) für Mautabschnitte, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere für die in § 10 Abs. 2 genannten Strecken, Mautabschnittstarife festsetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund der Berechnung gemäß Abs. 4 ergeben,
- b) nach Maßgabe des Artikel 7 Abs. 11 der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnittstarife erhöhen oder den gemäß Abs. 1 festgesetzten Grundkilometertarif erhöhen,
- c) nach Maßgabe des Artikel 9 Abs. 1a der Richtlinie 1999/62/EG und auf Grund einer besonderen gesetzlichen Regelung die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnittstarife erhöhen oder den gemäß Abs. 1 festgesetzten Grundkilometertarif erhöhen.

(8) Die Berechnung der Mauttarife hat den Bestimmungen der Artikel 2 lit. aa, Artikel 7 Abs. 9 bis 11 sowie Artikel 7a Abs. 1 und 7 der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.

(9) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen jährlich, erstmals im Jahr 2008, auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder des an seine Stelle tretenden Index den gemäß Abs. 1 festgesetzten Grundkilometertarif und die gemäß Abs. 7 lit. a festgesetzten Mautabschnittstarife mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind kaufmännisch für den Grundkilometertarif auf volle zehntel Cent und für die Mautabschnittstarife auf volle Cent zu runden. Die geänderten Tarife gelten jeweils ab 1. Mai des Jahres der Erlassung der Verordnung.“

8. In § 10 Abs. 3 wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt:

„Sofern kein Nachweis des Eigengewichtes erbracht wird, gelten diese Fahrzeuge als solche mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 Tonnen.“

9. § 11 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Jahresvignette hat eine Gültigkeit von einem Kalenderjahr und berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken auch im Dezember des Vorjahres und im Jänner des Folgejahres. Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken im Zeitraum von zwei Monaten. Die Gültigkeit endet mit Ablauf jenes Tages, der durch sein Tagesdatum dem ersten Gültigkeitstag entspricht. Fehlt dieser Tag im zweiten Monat, so endet die Gültigkeit mit Ablauf des letzten Tages dieses Monats. Die Zehntagesvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken während zehn aufeinanderfolgender Kalendertage. Die Korridorvignette berechtigt ab dem gemäß Abs. 6 festzulegenden Tag bis zum Ablauf des Tages der Verkehrsfreigabe beider Röhren des Pfändertunnels zur Benützung der Strecke der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems in einer Fahrtrichtung mit einem einspurigen Kraftfahrzeug oder mit einem mehrspurigen Kraftfahrzeug, dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, während 24 Stunden ab dem auf der Korridorvignette aufgedruckten Zeitpunkt. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mit Verordnung zusätzlich eine Korridorvignette vorsehen, die zur Benützung dieser Strecke in beiden Fahrtrichtungen während 24 Stunden ab dem auf der Korridorvignette aufgedruckten Zeitpunkt berechtigt, und die Geltungsdauer der Korridorvignette verkürzen, sofern die Korridorvignette zu einer dauerhaften und wesentlichen Erhöhung der Verkehrsbelastung in Ortsgebieten von Gemeinden des Rheintals führt.“

10. In § 11 Abs. 3 werden nach dem Wort „führen“ das Wort „und“ und folgende Z 3 angefügt:

„3. bei Korridorvignetten“.

11. In § 11 wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Beginn der Geltung der Korridorvignette mit Verordnung festzulegen, sobald die baulichen und organisatorischen Voraussetzungen für einen zuverlässigen Vertrieb der Korridorvignetten über Automaten im Bereich der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems und über Verkaufsstellen entlang dieser Strecke vorliegen.“

12. § 12 Abs. 2 lautet:

„(2) Bei Jahres-, Zweimonats- und Zehntagesvignetten sind als Kategorien einspurige Kraftfahrzeuge und mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, vorzusehen. Bei der Korridorvignette ist eine einheitliche Kategorie vorzusehen.“

13. In § 12 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen jährlich, erstmals im Jahr 2008, auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder des an seine Stelle tretenden Index die Vignettenpreise mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind kaufmännisch auf volle zehn Cent zu runden. Die geänderten Preise gelten für Jahresvignetten, die in dem der Erlassung der Verordnung folgenden Jahr zur Benützung der Mautstrecken berechtigen, und für alle anderen Vignetten, die ab dem 1. Dezember des Jahres der Erlassung der Verordnung zur Benützung der Mautstrecken berechtigen.“

14. In § 15 Abs.1 Z 2 wird der Klammerausdruck „(§ 1 Abs. 3)“ durch den Klammerausdruck „(§ 1 Abs. 4)“ ersetzt.

15. In § 15 Abs. 1 lauten Z 5 bis 8 wie folgt:

- „5. Bestimmungen über die Zulassung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut, ihre Anbringung am oder im Fahrzeug, ihren Einsatz sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst (§ 7 Abs. 1, 3 und 4);
- 6. Bestimmungen über die Pflichten der Kraftfahrzeuglenker (§ 8 Abs. 2);
- 7. die Festlegung der Mautabschnitte und der Mautabschnittstarife sowie Bestimmungen über die für die Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe erforderlichen Nachweise (§ 9);
- 8. Informationen über die Mautkilometertarife (§ 9 Abs. 1 und 2), die Mautabschnittstarife gemäß § 9 Abs. 7 und die Vignettenpreise (§ 12);“

16. Nach § 15 Abs. 1 Z 15 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt; folgende Z 16 wird angefügt:

- „16. unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit die Festlegung der Mautkontrollplätze (§ 18 Abs. 2).“

17. In § 15 Abs. 2 Z 4 wird der Klammerausdruck „(§ 19 Abs. 6)“ durch den Klammerausdruck „(§ 19 Abs. 7)“ ersetzt.

18. In § 16 Abs. 1 wird nach dem Wort „Internet“ die Wortfolge „unter der Adresse www.asfinag.at“ eingefügt.

19. In § 18 Abs. 2 erster Satz wird nach dem Wort „festzustellen“ ein Beistrich eingefügt und danach die Wortfolge „Nachweise über das Eigengewicht des Fahrzeuges und Nachweise, die die Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe gemäß § 9 Abs. 5 und 6 ermöglichen, zu überprüfen“ eingefügt.

20. In § 19 Abs. 1 wird der Ausdruck „300 €“ durch den Ausdruck „250 €“ ersetzt.

21. In § 19 Abs. 4 letzter Satz wird die Wortfolge „drei Wochen“ durch die Wortfolge „vier Wochen“ ersetzt.

22. In § 20 Abs. 1 und 2 werden jeweils die Wortfolgen „Geldstrafe von 400 € bis zu 4000 €“ durch die Wortfolgen „Geldstrafe von 300 € bis zu 3000 €“ ersetzt.

23. § 20 Abs. 3 lautet:

„(3) Taten gemäß Abs. 1 und 2 werden straflos, wenn der Mautschuldner nach Maßgabe des § 19 Abs. 2 bis 5 der Aufforderung zur Zahlung der in der Mautordnung festgesetzten Ersatzmaut entspricht.“

24. § 21 samt Überschrift lautet:

„Verletzung der Informations- und Anhaltepflicht

§ 21. Wer der Bestimmung des § 8 Abs. 4 zuwiderhandelt oder entgegen § 18 Abs. 2 der Aufforderung zum Anhalten nicht Folge leistet, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit Geldstrafe bis zu 3000 € zu bestrafen.“

25. In § 24 Abs. 1 wird der Ausdruck „ASFINAG“ durch den Ausdruck „Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft“ ersetzt.

26. In der Überschrift vor § 30 wird die Wortfolge „zentralen Kraftfahrzeugevidenz“ durch den Ausdruck „Zulassungsevidenz“ ersetzt.

27. In § 30 Abs. 1 wird der Ausdruck „Kraftfahrzeugegesetz“ durch den Ausdruck „Kraftfahrergesetz“ ersetzt.

28. In § 31 entfällt die Wortfolge „unter Bedachtnahme auf Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG“.

29. § 32 erhält die Bezeichnung „§ 32 (1)“; folgender Abs. 2 wird angefügt:

„(2) Die Bemaunung gemäß Abs. 1 muss ohne elektronische Einrichtungen für die Mautabwicklung gewährleistet sein. Es kann aber für die Mautabwicklung zusätzlich auch ein elektronisches Mautsystem vorgesehen werden, das die Ausstattung von Fahrzeugen mit Geräten zur Mautentrichtung nicht zwingend erforderlich macht.“

30. In § 33 werden folgende Abs. 5 und 6 angefügt:

„(5) § 8 Abs. 4 und § 9 Abs. 4 letzter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2007 treten mit 1. Mai 2008 in Kraft.

(6) Die Bestimmungen des § 19 Abs. 1, des § 19 Abs. 4 letzter Satz, des § 20 Abs. 1 und 2 und des § 21 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2007 sind auf Verwaltungsübertretungen anzuwenden, die nach ihrem In-Kraft-Treten begangen werden.“

31. In § 35 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 1999/62/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006, ABl. Nr. L 157 vom 9. Juni 2006 S. 8.“

32. In § 37 wird die Wortfolge „Gebühren über die Benützung“ durch die Wortfolge „Gebühren für die Benutzung“ ersetzt und nach der Wortfolge „ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42,“ wird die Wortfolge „in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006, ABl. Nr. L 157 vom 9. Juni 2006 S. 8,“ eingefügt.

33. In § 38 Z 1 wird die Wortfolge „der §§ 9 bis 12“ durch die Wortfolge „der §§ 9 bis 11 Abs. 1 bis 5, des § 12“ ersetzt.

Änderung des ASFINAG-Gesetzes

Das ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 26/2006, wird wie folgt geändert:

1. In Artikel II lautet § 8a:

„§ 8a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, Rückstellungen im Ausmaß von 20 v.H. der auf der A 13 Brenner Autobahn nach dem Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, ab 1. Jänner 2006 bis zum Eintritt der Verpflichtung gemäß Abs. 2 eingehobenen Netto-Benützungsentgelte für die Leistung von Beiträgen zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zu bilden.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf der A 13 Brenner Autobahn auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beitrag zur Finanzierung des in Abs. 1 genannten Vorhabens zu leisten.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf anderen Mautstrecken in Bergregionen auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beitrag zur Finanzierung von vorrangigen, auf derselben Verkehrsachse wie die betroffenen Mautstrecken liegenden Vorhaben von europäischem Interesse gemäß Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG zu leisten.

(4) Netto-Benützungsentgelte sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.

(5) Die Netto-Benützungsentgelte sind unverzinst nach Abzug der auf sie entfallenden Gebühren, Spesen und Abschläge, die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu tragen sind, zu überweisen.

(6) Die Termine für die Überweisung der Mittel gemäß Abs. 2 und 3 sind zwischen dem Bund und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft vertraglich zu regeln. Die gemäß Abs. 1 rückgestellten Mittel sind gemeinsam mit der ersten Überweisung der Mittel gemäß Abs. 2 zweckgebunden an den Bund zu leisten.“

2. In Artikel II lautet § 11:

„§ 11. Die Bestimmung des § 8a dient der Umsetzung des Artikel 7 Abs. 11 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187

vom 20. Juli 1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006, ABl. Nr. L 157 vom 9. Juni 2006 S. 8.“

3. In Artikel II § 15a Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Netto-Benützungsentgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich zufließen, sind bei der Ermittlung der Berechnungsgrundlage nicht zu berücksichtigen.“

4. In Artikel XI § 2 wird die Wortfolge „7 bis 10“ durch die Wortfolge „7 bis 11“ ersetzt.