www.parlament.gv.at

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Artikel 1	
Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002	
§ 5.	**§ 5.**
…	…
(3) Einnahmen, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Grund einer Ausnahmeregelung gemäß Abs. 2 entgehen, sind ihr vom Bund zu ersetzen, wenn die Ausnahmeregelung länger als 30 Tage dauert.	
§ 7.	**§ 7.**
…	…
(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 nach Maßgabe der Artikel 5, 7, 9, 12 bis 14 sowie der Anhänge II bis IV der Entscheidung 2009/750/EG sind in der Mautordnung zu treffen.	(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und *Erstellung eines Beleges nach Maßgabe des Artikels 7j Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG und* andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst nach Maßgabe der Artikel 5, 7, 9, 12 bis 14 sowie der Anhänge II bis IV der Entscheidung 2009/750/EG sind in der Mautordnung zu treffen.
§ 8c.	**§ 8c.**
…	…
(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Wirkung vom 1. Jänner *2014 und danach jährlich jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner* auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder *des* an seine Stelle tretenden Index *das Vermittlungsentgelt gemäß Abs. 2* mit Verordnung *anzupassen* und zwar durch Heranziehung de*s (*auf eine Dezimalstelle berechneten*) vom Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften (EUROSTAT) für den Monat Juli des Jahres der Erlassung der Verordnung veröffentlichten Jahresdurchschnittes der Änderungsrate.* Die errechneten Beträge sind kaufmännisch auf volle Euro zu runden.	(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Wirkung vom 1. Jänner *2017 auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex das Vermittlungsentgelt mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung des kaufmännisch auf eine Dezimalstelle gerundeten Durchschnittes der prozentuellen Veränderungen der Indexwerte für die Monate August 2015 bis Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr. Danach ist* auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index *eine jährliche Anpassung des Vermittlungsentgeltes jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner* mit

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	Verordnung *vorzusehen,* und zwar durch Heranziehung de*r* 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 Euro zu runden.
	§ 9. (1) *Die fahrleistungsabhängige Maut dient der Anlastung der Infrastrukturkosten sowie der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung und durch Lärmbelastung entstehen.*
§ 9. (*1*) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen *den* Grundkilometertarif für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen für die fahrleistungsabhängige Maut durch Verordnung fest. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat entsprechende Vorschläge zu erstellen.	(*2*) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen *die* Grundkilometertarif*e zur Anlastung der Kosten gemäß Abs. 1* für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen für die fahrleistungsabhängige Maut durch Verordnung *auf hundertstel Cent genau* fest. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat entsprechende Vorschläge zu erstellen.
(*2*) Die Mauttarife sind nach *der* Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers nach *folgendem Verhältnis* zu differenzieren:	(*3*) Die Mauttarife sind nach Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers nach *folgenden Verhältnissen* zu differenzieren:
1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH*;*	*1. zur Anlastung der Infrastrukturkosten:*
	a) Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH*,*
2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH*;*	b) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH*,*
3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH.	c) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH*,*
	2. zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung:
	a) Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
	b) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,
	c) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 160 vH,
	3. zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung:
	a) Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
	b) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 230 vH,
	c) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 290 vH.
(*8*) Die Berechnung der Mauttarife hat den Bestimmungen der Artikel 2	(*4*) Die Berechnung der Mauttarife *zur Anlastung der Infrastrukturkosten*

www.parlament.gv.at

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
lit. aa, 7b, 7e Abs. 3, 7f und 7g der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.	hat den Bestimmungen der Artikel 2 lit. aa, 7b, 7e Abs. 3, 7f und 7g der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen. *Die Berechnung der Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung hat den Bestimmungen des Artikels 7c und des Anhanges IIIa der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.*
(5) Die Mauttarife sind in der Verordnung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG sowie der in Anhang 0 dieser Richtlinie angeführten EURO-Emissionsklassen zu differenzieren. In der Verordnung kann *auch* eine Differenzierung der Mauttarife nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 3 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen. Differenzierungen nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung sind auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig.	(5) Die Mauttarife *zur Anlastung der Infrastrukturkosten* sind in der Verordnung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG sowie der in Anhang 0 dieser Richtlinie angeführten EURO-Emissionsklassen zu differenzieren*, sofern nicht nach Maßgabe der in Artikel 7g Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Ausnahmegründe davon abgesehen wird.* In der Verordnung kann eine Differenzierung der Mauttarife *zur Anlastung der Infrastrukturkosten* nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 3 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen*, wobei eine Tarifgruppe zu bilden ist, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind.* Differenzierungen nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung sind auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig.
(*7*) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung	(*6*) 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 *d*er Berechnung gemäß Abs. 4 ergeben,	a) für Mautabschnitte, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere für die in § 10 Abs. 2 genannten Strecken, *Mautabschnitts-Teiltarife (Abs. 12 zweiter und dritter Satz) zur Anlastung der Infrastrukturkosten* festsetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund e*ine*r Berechnung gemäß Abs. 4 ergeben,
b) nach Maßgabe des Artikels 7f der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß lit. a festgesetzten *Mautabschnittstarife* erhöhen oder den gemäß Abs. *1* festgesetzten Grundkilometertarif erhöhen,	b) nach Maßgabe des Artikels 7f der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß lit. a festgesetzten *Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten* erhöhen oder den gemäß Abs. *2* festgesetzten Grundkilometertarif *zur Anlastung der Infrastrukturkosten* erhöhen,
c) nach Maßgabe des Artikels 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.	c) nach Maßgabe des Artikels 9 Abs. 1a der Richtlinie 1999/62/EG und auf Grund einer besonderen gesetzlichen Regelung die gemäß lit. a festgesetzten *Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten* erhöhen oder den gemäß Abs. *2* festgesetzten Grundkilometertarif *zur Anlastung der Infrastrukturkosten* erhöhen.

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	(7) Der Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung ist für alle Mautstrecken einheitlich so festzusetzen, dass die sich aus Anhang IIIb und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG für Fernstraßen ergebenden Höchstwerte nicht überschritten werden. Für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse EEV gelten die sich für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse V ergebenden Höchstwerte. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen, wobei eine Tarifgruppe zu bilden ist, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind. Für alle Fahrzeuge einer Tarifgruppe gilt der Höchstwert für jene EURO-Emissionsklasse, für die sich der niedrigste Höchstwert ergibt.
	(8) Der Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung ist für alle Mautstrecken einheitlich so festzusetzen, dass die sich jeweils für Tag und Nacht aus Anhang IIIb und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG für Fernstraßen ergebenden Höchstwerte nicht überschritten werden. Als Nacht gilt die Zeit zwischen 22 und 5 Uhr.
	(9) Sofern die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 6 lit. b nach einer allfälligen Feststellung des Vorliegens einer in Artikel 7f Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Voraussetzung für eine Tariferhöhung nicht in Anspruch genommen wird, erfolgt auf den betroffenen Mautabschnitten keine Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung.
(*3*) Achsen sind unabhängig vom Radstand alle Aufhängungen von Rädern, die im Wesentlichen symmetrisch zur Längsmittelebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen. Achsen von Anhängern, die von Omnibussen gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen.	(*10*) Achsen sind unabhängig vom Radstand alle Aufhängungen von Rädern, die im Wesentlichen symmetrisch zur Längsmittelebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen. Achsen von Anhängern, die von Omnibussen *und Wohnmobilen* gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen.
(*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. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-	(*11*) 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. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann zur Erleichterung der Mautabwicklung in der Mautordnung unter Setzung einer Befristung vorsehen, dass der Zulassungsbesitzer durch Erklärung der EURO-Emissionsklasse die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe erwirkt. Der Zulassungsbesitzer hat fristgerecht den Nachweis der erklärten EURO-Emissionsklasse nachzuholen, widrigenfalls die vorläufige Zuordnung rückwirkend erlischt.	Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann zur Erleichterung der Mautabwicklung in der Mautordnung unter Setzung einer Befristung vorsehen, dass der Zulassungsbesitzer durch Erklärung der EURO-Emissionsklasse die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe erwirkt. Der Zulassungsbesitzer hat fristgerecht den Nachweis der erklärten EURO-Emissionsklasse nachzuholen, widrigenfalls die vorläufige Zuordnung rückwirkend erlischt.
(*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 Cent zu runden.	(*12*) 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 *die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung* der *Infrastrukturkosten, zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung zu Grunde zu legen. Der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife sind die Grundkilometertarife*, die in Abs. *3* angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. *Die Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung hat auf Mautabschnitten, für welche die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 6 lit. b in Anspruch genommen wurde, für die Fahrzeuge aller EURO-Emissionsklassen nach Maßgabe des Artikels 7f Abs. 5 erster Halbsatz der Richtlinie 1999/62/EG zu erfolgen*. Die Beträge *der Mautabschnitts-Teiltarife* sind kaufmännisch *jeweils* auf *hundertstel* Cent zu runden. *Die Mautabschnittstarife ergeben sich aus der Summe der Mautabschnitts-Teiltarife, wobei die Beträge jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat die auf die einzelnen Mautabschnitte entfallenden Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung in der Mautordnung gesondert auszuweisen*.
(*9*) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mit Wirkung vom 1. *Jänner 2010 und danach jährlich jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner* 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*	(*13*) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mit Wirkung vom 1. *Jänner 2017 auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex die gemäß Abs. 2 festgelegten Grundkilometertarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und die gemäß Abs. 6 lit. a festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der*

www.parlament.gv.at

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
festgesetzten Mautabschnittstarife mit Verordnung *anzupassen* und zwar durch Heranziehung de*s (*auf eine Dezimalstelle berechneten*) vom Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften (EUROSTAT) für den Monat Juli* des Jahres *der Erlassung der Verordnung veröffentlichten Jahresdurchschnittes der Änderungsrate.* Die errechneten Beträge sind jeweils *für den Grundkilometertarif* auf *volle zehntel Cent und für die Mautabschnittstarife auf volle* Cent zu runden.	*Infrastrukturkosten mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung des kaufmännisch auf eine Dezimalstelle gerundeten Durchschnittes der prozentuellen Veränderungen der Indexwerte für die Monate August 2015 bis Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr. Danach ist* auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index *eine jährliche Anpassung der Tarife jeweils mit Wirkung vom* 1. *Jänner* mit Verordnung *vorzusehen,* und zwar durch Heranziehung de*r* 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 jeweils *kaufmännisch* auf *hundertstel* Cent zu runden.
	(14) Bis einschließlich 31. Dezember 2016 gilt der Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten als Grundkilometertarif, für den der gemäß Abs. 13 zu errechnende Betrag kaufmännisch auf zehntel Cent zu runden ist, und gelten die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten (Abs. 6 lit. a) als Mautabschnittstarife, für die die gemäß Abs. 13 zu errechnenden Beträge kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind.
§ 11.	**§ 11.**
…	…
(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 Gültigkeitsdatum 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*	(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 Gültigkeitsdatum 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.

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
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.	
(3) Das Mitführen der Vignette anstelle der Anbringung am Fahrzeug ist zulässig: 1. bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen, die typengenehmigt ohne Windschutzscheibe ausgestattet sind; 2. für Zweimonatsvignetten bei Kraftfahrzeugen, die Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen *und* *3. bei Korridorvignetten.*	(3) Das Mitführen der Vignette anstelle der Anbringung am Fahrzeug ist zulässig: 1. bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen, die typengenehmigt ohne Windschutzscheibe ausgestattet sind; 2. für Zweimonatsvignetten bei Kraftfahrzeugen, die Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen.
…	…
(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 Strecken vorliegen.	
§ 12.	**§ 12.**
…	…
(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.*	(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.
…	**…**
§ 13.	**§ 13.**
…	…
(2) Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen hat auf Antrag behinderten Menschen, die im Inland ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen	(2) Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen hat auf Antrag behinderten Menschen, die im Inland ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen sind, eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen. Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen ist ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angeführten Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dem Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr zu überlassen.	Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder *wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung oder* die Blindheit eingetragen sind, eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen. Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen ist ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angeführten Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dem Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr zu überlassen.
…	**…**
§ 15.	**§ 15.**
(1)	(1)
…	…
8. Informationen über die Mautkilometertarife (§ 9 Abs. *1* und *2*), die Mautabschnittstarife gemäß § 9 Abs. *7* und die Vignettenpreise (§ 12);	8. Informationen über die Mautkilometertarife (§ 9 Abs. *2* und *3*), die Mautabschnittstarife gemäß § 9 Abs. *6* und die Vignettenpreise (§ 12);
…	…
(2)	(2)
…	…
4. Bestimmungen über die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe durch Erklärung der Euro-Emissionsklasse und über das Nachholen des Nachweises der EURO-Emissionsklasse (§ 9 Abs. *6*);	4. Bestimmungen über die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe durch Erklärung der Euro-Emissionsklasse und über das Nachholen des Nachweises der EURO-Emissionsklasse (§ 9 Abs. *11*);
…	**…**
§ 27.	**§ 27.**
…	…
(2) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Zulassungsbesitzern aus	(2) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Zulassungsbesitzern aus

www.parlament.gv.at

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, wenn 1. der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht, 2. die Verwaltungsübertretung mit dem kontrollierten Fahrzeug begangen wurde und nicht mehr als *drei* Monate zurückliegt, …	Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, wenn 1. der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht, 2. die Verwaltungsübertretung mit dem kontrollierten Fahrzeug begangen wurde und nicht mehr als *neun* Monate zurückliegt, …
(3) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, wenn 1. der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 3 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht, 2. die Verwaltungsübertretung mit den kontrollierten Fahrzeug begangen wurde und nicht mehr als *drei* Monate zurückliegt und	(3) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, wenn 1. der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 3 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht, 2. die Verwaltungsübertretung mit den kontrollierten Fahrzeug begangen wurde und nicht mehr als *neun* Monate zurückliegt und
…	**…**
§ 31. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut durch Verordnung mit einem Monatsersten festzulegen, sobald eine zuverlässige Abwicklung der Bemautung und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind.	**§ 31.** *(1)* Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut durch Verordnung mit einem Monatsersten festzulegen, sobald eine zuverlässige Abwicklung der Bemautung und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind. *(2) Die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung beginnt mit 1. Jänner 2017.*
§ 32. (1) Die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der Bemautung nach den Bestimmungen des Arlberg Schnellstraßen-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 113/1973, des Bundesgesetzes betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck – Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, des Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 442/1978, des Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 479/1971, und des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969.	**§ 32.** (1) Die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der Bemautung nach den Bestimmungen des Arlberg Schnellstraßen-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 113/1973, des Bundesgesetzes betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck – Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, des Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 442/1978, des Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 479/1971, und des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969. *Kraftfahrzeuglenker, die diese Mautabschnitte benützen, ohne das nach den*

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	genannten Gesetzen geschuldete Entgelt ordnungsgemäß zu entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung, die als Mautprellerei im Sinn des § 20 Abs. 1 gilt. Kraftfahrzeuglenker, die durch diese Tat gegen eine auf Grund der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, erlassene Fahrverbotsverordnung verstoßen, indem sie die Fahrspur einer Mautstelle benützen, die Kraftfahrzeugen vorbehalten ist, die der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegen, sind nur wegen Mautprellerei zu bestrafen.
(2) Die Bemautung *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.	(2) Die *nach den in Abs. 1 genannten Gesetzen erlassenen Bestimmungen über die ordnungsgemäße Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte müssen eine* Bemautung ohne elektronische Einrichtungen für die Mautabwicklung *gewährleisten*. 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.
§ 33.	**§ 33.**
…	…
	(8) § 7 Abs. 4, § 8c Abs. 8, § 9, § 11 Abs. 2 und 3, § 12 Abs. 2, § 13 Abs. 2, § 15 Abs. 1 Z 8 und Abs. 2 Z 4, § 27 Abs. 2 Z 2 und Abs. 3 Z 2, § 31, § 32 Abs. 2, § 35 Abs. 3, § 37 und § 38 Z 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2016 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung im Bundesgesetzblatt in Kraft; gleichzeitig treten § 5 Abs. 3 und § 11 Abs. 6 außer Kraft. § 32 Abs. 1 in der Fassung des genannten Bundesgesetzes tritt mit 1. Jänner 2017 in Kraft.
§ 35.	**§ 35.**
...	...
(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 1999/62/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie *2011/76/EG*, ABl. Nr. *L 269 vom 14.10.2011 S. 1*.	(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 1999/62/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie *2013/22/EU*, ABl. Nr. *L 158 vom 10.06.2013 S. 356*.
…	**…**
§ 37. Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benützung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung	**§ 37.** Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benützung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung

www.parlament.gv.at

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
der Richtlinie *2011/76/EG*, ABl. Nr. *L 269 vom 14.10.2011 S. 1*, die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 166 vom 30.04.2004 S. 124, in der Fassung der Berichtigungen, ABl. Nr. L 200 vom 07.06.2004 S. 50 und ABl. Nr. L 204 vom 04.08.2007 S. 30, und der Verordnung (EG) Nr. 219/2009, ABl. Nr. L 87 vom 31.03.2009 S. 109, und die Entscheidung 2009/750/EG über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten, ABl. Nr. L 268 vom 13.10.2009 S. 11, umgesetzt.	der Richtlinie *2013/22/EU*, ABl. Nr. *L 158 vom 10.06.2013 S. 356*, die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 166 vom 30.04.2004 S. 124, in der Fassung der Berichtigungen, ABl. Nr. L 200 vom 07.06.2004 S. 50 und ABl. Nr. L 204 vom 04.08.2007 S. 30, und der Verordnung (EG) Nr. 219/2009, ABl. Nr. L 87 vom 31.03.2009 S. 109, und die Entscheidung 2009/750/EG über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten, ABl. Nr. L 268 vom 13.10.2009 S. 11, umgesetzt.
§ 38.	**§ 38.**
...	...
2. hinsichtlich des § 13 Abs. 2 erster und zweiter Satz der Bundesminister für *soziale Sicherheit, Generationen* und Konsumentenschutz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;	2. hinsichtlich des § 13 Abs. 2 erster und zweiter Satz der Bundesminister für *Arbeit, Soziales* und Konsumentenschutz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;
…	…

Artikel 2
Änderung des ASFINAG-Gesetzes

Artikel II	Artikel II
…	**…**
§ 8a.	**§ 8a.**
…	…
(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 eingehobene Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beitrag zur Finanzierung des in Abs. 1 genannten Vorhabens zu leisten.	(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf der A 13 Brenner Autobahn auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. *6* lit.b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobene Netto-Benützungsentgelte *zur Anlastung der Infrastrukturkosten* 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 an	(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf anderen Mautstrecken in Bergregionen auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. *6* lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte an

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
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.	den Bund als Beitrag zur Finanzierung von auf derselben Verkehrsachse wie die betroffenen Mautstrecken liegenden *Schienenverkehrsinfrastrukturen des Kernnetzes im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU, ABl. Nr. L 348 vom 20.12.2013 S. 1, in der Fassung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 473/2014, ABl. Nr. L 136 vom 09.05.2014 S. 10* 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.	(4) Netto-Benützungsentgelte *gemäß Abs. 2 und 3* sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der *Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten* nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.
...	**...**
	§ 8b. *(1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die jährlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung nach Abzug der gemäß Abs. 4 ermittelten Kosten an den Bund zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs zu leisten. Zu diesen Maßnahmen zählen insbesondere die in Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. 158 vom 10.06.2013 S. 356, angeführten Maßnahmen.*
	(2) Netto-Benützungsentgelte gemäß Abs. 1 sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.
	(3) Die Entgelte sind dem Bund unverzinst nach Abzug der Kosten ihrer Einhebung zu überweisen.
	(4) Die Ermittlung der Kosten der Einhebung der Entgelte und die Termine für ihre Überweisung sind zwischen dem Bund und der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft vertraglich zu regeln.
	...

www.parlament.gv.at

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
§ 11. Die Bestimmung *des § 8a dient der Umsetzung des Artikels 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*.	**§ 11.** Die Bestimmung*en der §§ 8a und 8b dienen der Umsetzung der Artikel 7f und 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG* über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.*07.*1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie *2013/22/EU*, ABl. Nr. *L 158 vom 10.06.2013 S. 356*.
...	**...**
§ 15a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist mit Wirksam vom 1.1.2004 ermächtigt, jährlich höchstens 1 v.H. von den im Jahr 2003 nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 113/1973, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 442/1978, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 479/1971, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 115/1969, eingehobenen Netto-Benützungsentgelten für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung der von den oben genannten Finanzierungsgesetzen erfassten Strecken den Bundesländern zur Verfügung zu stellen. Verändern sich in den Folgejahren die der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf den genannten Strecken zufließenden Netto-Benützungsentgelte, so sind diese Beträge als Berechnungsgrundlage heranzuziehen. 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.	**§ 15a.** (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist mit Wirksam vom 1.1.2004 ermächtigt, jährlich höchstens 1 v.H. von den im Jahr 2003 nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 113/1973, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 442/1978, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 479/1971, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 115/1969, eingehobenen Netto-Benützungsentgelten für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung der von den oben genannten Finanzierungsgesetzen erfassten Strecken den Bundesländern zur Verfügung zu stellen. Verändern sich in den Folgejahren die der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf den genannten Strecken zufließenden Netto-Benützungsentgelte, so sind diese Beträge als Berechnungsgrundlage heranzuziehen. *Netto-Benützungsentgelte sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der nach den oben genannten Finanzierungsgesetzen festgesetzten Entgelte oder durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, auf den in § 10 Abs. 2 des genannten Gesetzes angeführten Bundesstraßenstrecken zufließen.* Netto-Benützungsentgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. *6* lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich zufließen, sind bei der Ermittlung der Berechnungsgrundlage nicht zu berücksichtigen.
...	...

www.parlament.gv.at

REPUBLIK ÖSTERREICH Parlamentsdirektion SIGNATUR	**Unterzeichner**	Parlamentsdirektion
	Datum/Zeit-UTC	2016-03-15T17:48:04+01:00
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.parlament.gv.at/signatur
Hinweis	Dieses Dokument wurde elektronisch signiert.	