

347 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht des Bautenausschusses

über den Antrag 288/A der Abgeordneten Dr. Walter Schwimmer, Ing. Erwin Kaipel und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 geändert wird

Die Abgeordneten Dr. Walter Schwimmer, Ing. Erwin Kaipel und Genossen haben am 19. September 1996 den gegenständlichen Initiativantrag im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Mit der vorliegenden Novelle des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 werden im wesentlichen die Vorstellungen der Europäischen Kommission, wie sie sich aus dem Konsultationsverfahren gemäß der Entscheidung des Rates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft 308/62 EWG vom 21. März 1962 idF 73/402/EWG vom 22. November 1973 ergeben haben, berücksichtigt.

Die Bundeskompetenz für Gesetzgebung und Vollziehung ergibt sich aus Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG als Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr erklärten Straßenzüge.

Zusätzlicher Personal- und Verwaltungsaufwand ist durch diesen Gesetzentwurf nicht zu erwarten.

Zu den einzelnen Bestimmungen ist zu bemerken:

Ziffer 1

Es handelt sich um eine Korrektur redaktioneller Fehler.

Ziffer 2

Im Sinne der Stellungnahme der Europäischen Kommission im Konsultationsverfahren und unter Bedachtnahme auf eine hohe Benutzerfreundlichkeit wird eine Wochenvignette für alle mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen eingeführt. Für einspurige Kraftfahrzeuge soll neben der Jahresvignette eine Zweimonatsvignette angeboten werden. Eine weitere Verkürzung des Nutzungszeitraumes für einspurige Kraftfahrzeuge, also eine Wochenvignette mit sehr niedrigem Preis, ist auf Grund der Produktions- und Vertriebskosten der Vignette nicht realisierbar.

Ziffer 3

Zur Gewährleistung der Verhältnismäßigkeit zwischen Straßenbenutzungsabgabe und zeitabhängiger Maut ist es erforderlich, die Tageszusatzabgabe zu einem Preis von deutlich unter 6 ECU anzubieten. Diese Ermäßigung bedeutet keinen wesentlichen Einnahmenverlust, da von dieser Form der zeitabhängigen Maut nur in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht werden wird.

Ziffer 4

Infolge der Einführung der Wochenvignette für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen besteht kein Anlaß, einen verbilligten kombinierten Erwerb von Mautkarten der Bundesstraßengesellschaften zusammen mit dem Erwerb einer Vignette zu eröffnen. Die ursprünglich enthaltene Regelung entfällt daher.

Ziffer 5

Die Gültigkeitsdauer der Wochenvignette von zehn Tagen berücksichtigt in hohem Maße die Bedürfnisse des Tourismus und wird die Mautakzeptanz vor allem von Kurzurlaubern erhöhen. Dadurch wird auch einem Ausweichen auf das übrige Straßennetz entgegengewirkt.

Ziffer 6

Diese Bestimmung soll dem Kraftfahrzeuglenker die fristgerechte Einzahlung einer hinterzogenen Maut samt Zuschlag mittels Erlagschein erleichtern.

Ziffer 7

Diese Bestimmung dient der Klarstellung, daß nach Aushändigung eines Beleges durch die Organe der Straßenaufsicht oder der Grenzkontrolle zur Einzahlung der hinterzogenen Maut samt Zuschlag der Kraftfahrzeuglenker die Mautstrecke bei der nächsten Abfahrtsmöglichkeit zu verlassen hat. Setzt der Lenker die Fahrt über die dem Ort der Betretung nächstgelegene Anschlußstelle fort, begeht er abermals eine Verwaltungsübertretung.

Ziffer 8

Der Preis der nach § 12 Abs. 3 einzuzahlenden zeitabhängigen Maut wird nach den für die einzelnen Fahrzeugkategorien zur Verfügung stehenden billigsten Vignetten bestimmt.

Ziffer 9

Die Vollzugsbestimmung wird durch die mit Z 8 eingefügte Bestimmung des § 12 Abs. 3a ergänzt.“

Der Bautenausschuß hat den Initiativantrag 288/A in seiner Sitzung am 15. Oktober 1996 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Peter Rosenstingl, Kurt Eder, Hans Helmut Moser, Edith Haller, Andreas Wabl, Hermann Kröll, Ing. Walter Meischberger, Anton Blünegger, Peter Marizzi, Mag. Herbert Kaufmann, der Obmann Dr. Walter Schwimmer sowie der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes Farnleitner.

Die Abgeordneten Dr. Walter Schwimmer und Kurt Eder brachten einen Abänderungsantrag betreffend den Einleitungssatz sowie die Ziffern 6 bis 8 des begedruckten Gesetzentwurfes ein, der wie folgt begründet war:

„Zu Z 6 des begedruckten Gesetzentwurfes (§ 7 Abs. 10):

Die Änderung im § 7 Abs. 10 stellt Redaktionsversehen richtig. In der Bestimmung des § 7 Abs. 10, der die Ausnahmeregelung von der Mautvignette beinhaltet, soll ebenso wie in der Bestimmung des § 3 Abs. 2, der sich auf die Regelung der Ausnahmen von der fahrleistungsabhängigen Maut bezieht, auf die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mauteinhebung Bedacht genommen werden.

Zu Z 7 des begedruckten Gesetzentwurfes (§ 12):

Die Strafbestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes sollen aus öffentlichen Interessen die Einhaltung privatrechtlicher Vorschriften sicherstellen. Das kann aber nur gewährleistet werden, wenn der Strafraum so gestaltet ist, daß Betroffene ohne übermäßigem Kontrollaufwand zu gesetzeskonformem Handeln verhalten sind. Die Strafdrohung muß deutlich machen, daß derjenige, der die Maut hinterzieht, ein erhebliches Kostenrisiko trägt.

Der vorliegende Entwurf legt für die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes durch die in § 13 genannten Organe folgende Vorgangsweise fest:

Die mit der Überwachung betrauten Organe werden die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut entweder stichprobenartig – im Rahmen von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen oder auch regelmäßig – insbesondere anlässlich der Grenzkontrolle – kontrollieren. Bei Betretung eines Kfz-Lenkers, der die Maut hinterzogen hat, wird zunächst die Möglichkeit geboten werden, die Maut samt einem in der Mautordnung festgesetzten Betrag zu bezahlen (Abs. 3).

347 der Beilagen

3

Leistet der betretene Lenker die Bezahlung, wird seine Übertretung straflos und die anlässlich der Bezahlung ausgefolgte Bestätigung berechtigt für die Dauer von 24 Stunden zur weiteren Benutzung der nach diesem Bundesgesetz mautpflichtigen Straßen (Abs. 5 zweiter Satz). Fahrzeuglenker sollten nämlich, so weit als möglich, nicht gezwungen werden, bloß wegen der Betretung vom hochrangigen Straßennetz abzufahren und, unter Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung, andere Straßen zu benützen.

Leistet der Lenker die Zahlung gemäß Abs. 3 trotz Aufforderung nicht, wird entsprechend dem Verwaltungsstrafgesetz (VStG) vorzugehen sein. Demnach haben die Organe Anzeige an die Behörde zu erstatten. Außerdem heben sie nach Maßgabe der Bestimmung des Abs. 4 Z 2 eine vorläufige Sicherheitsleistung ein und nehmen eine Beschlagnahme vor, sofern die Voraussetzungen des § 37a VStG vorliegen. Leistet der Täter diese vorläufige Sicherheit oder wird eine Beschlagnahme vorgenommen, scheint es aus den bereits angeführten Gründen zweckmäßig, auch diesfalls die Weiterbenützung des hochrangigen Straßennetzes für 24 Stunden zu erlauben. Nur in jenen Fällen, in denen weder der Betrag gemäß Abs. 3 bezahlt, noch eine Sicherheit geleistet, noch eine Beschlagnahme vorgenommen wird, soll der Lenker die mautpflichtige Straße zu verlassen haben, wobei auch hier aus praktischen Erwägungen eine Weiterbenützungsberechtigung bis zur nächsten Abfahrt vorzusehen ist (Abs. 5 erster Satz).

Im Hinblick auf die Höhe der Strafe sowie der Beträge, die hinterzogen werden können, waren die Sicherheit, die vorläufige Sicherheit sowie die Beträge für Straf- und Anonymverfügungen anzuheben.

Die Straf gelder sind den Bundesstraßengesellschaften zuzuleiten, da diese auch eine Verkürzung der Mauteinnahmen durch die Hinterziehung von Mauten erfahren.“

Weiters brachten die Abgeordneten Edith Haller und Genossen einen Abänderungsantrag ein.

Bei der Abstimmung wurde der im Initiativantrag enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Walter Schwimmer und Kurt Eder in der diesem Bericht begedruckten Fassung mit Stimmenmehrheit angenommen.

Der Abänderungsantrag der Abgeordneten Edith Haller und Genossen fand nicht die Zustimmung der Ausschlußmehrheit.

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

%

Wien, 1996 10 15

Karl Freund

Berichterstatter

Dr. Walter Schwimmer

Obmann

4

347 der Beilagen

/.

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 – BStFG 1996, BGBl. Nr. 201/1996, wird wie folgt geändert:

1. Im § 3 Abs. 1 wird die Wortfolge „gemäß § 1 Abs. 4 zuzuordnenden Mautstreckenabschnitten“ ersetzt durch die Wortfolge „gemäß § 1 Abs. 6 zuzuordnenden Mautstreckenabschnitte“.

2. Im § 7 lauten die Abs. 3 und 4:

„(3) Der Preis einer Zweimonatsvignette samt Umsatzsteuer beträgt für

- | | |
|--|----------|
| 1. einspurige Kraftfahrzeuge | 80 S, |
| 2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt | 150 S, |
| 3. Omnibusse, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt | 1 500 S, |
| 4. mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 3,5 Tonnen bis einschließlich 7,5 Tonnen beträgt | 1 500 S |

und für

- | | |
|--|----------|
| 5. mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 7,5 Tonnen, aber weniger als 12 Tonnen beträgt | 3 000 S, |
|--|----------|

(4) Der Preis einer Wochenvignette samt Umsatzsteuer beträgt für

- | | |
|--|--------|
| 1. mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt | 70 S, |
| 2. Omnibusse, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt | 300 S, |
| 3. mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 3,5 Tonnen bis einschließlich 7,5 Tonnen beträgt | 300 S |

6. § 7 Abs. 10 hat zu lauten:

und für

„(10) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung im öffentlichen Interesse Fahrzeuge bestimmter Benützergruppen, insbesondere die in Artikel IV § 10 Abs. 2 ASFINAG-Gesetz und § 2 des Straßenbenützungsgesetzes, BGBl. Nr. 629/1994, genannten, von der Mautpflicht ausnehmen, sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mautenthebung nicht beeinträchtigt werden.“

3. § 13 lautet:

Im § 7 Abs. 6 erster Satz wird die Wortfolge „Preis samt Umsatzsteuer 100 S“ ersetzt durch die Wortfolge „Preis samt Umsatzsteuer 60 S“.

1. Mautstrecken gemäß § 1 Abs. 1 benützen, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, oder
4. mautpflichtige Bundesstraßen Z 1. Die bisherigen Z 2 und 3 erhalten die Bezeichnungen „1.“ und „2.“.
2. mautpflichtige Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) oder Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) benützen, ohne die zeitabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe von 3 000 S bis zu 60 000 S zu bestrafen.

„Die Wochenvignette berechtigt zur Straßenbenützung vom Beginn eines Freitags bis zum Ablauf des übernächsten Sonntags.“

347 der Beilagen

5

(2) Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor, wenn die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit von Gerichten fallenden strafbaren Handlung bildet.

(3) Die Tat wird straflos, wenn der Täter bei der Betretung, wenngleich auf Aufforderung, den Preis einer entsprechenden Wochenvignette, einer Tageszusatzvignette für Fahrzeugkombinationen gemäß § 7 Abs. 6 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996, für einspurige Kraftfahrzeuge einer Zweimonatsvignette sowie einen in der Mautordnung festzusetzenden Zuschlag zahlt; hierüber ist dem Täter sofort eine Bescheinigung auszustellen.

(4) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 können

1. die Bestimmungen des § 37 VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß die Sicherheit 60 000 S nicht übersteigen darf;
2. die Bestimmungen des § 37a VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß von Betretenen, die keine Zahlung gemäß Abs. 3 leisten, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 9 000 S festgesetzt und eingehoben werden kann;
3. die Bestimmungen der §§ 47 Abs. 2 und 49a VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß die Verordnung jeweils die Vorschreibung von Geldstrafen bis zu 9 000 S vorsehen darf.

(5) Mit Kraftfahrzeugen, mit denen Lenker bei einer strafbaren Handlung gemäß Abs. 1 Z 2 betreten wurden, dürfen die mautpflichtigen Straßen bis zur nächsten Abfahrt benützt werden. Wurde jedoch aus Anlaß der Betretung eine Zahlung gemäß Abs. 3 geleistet, eine vorläufige Sicherheit eingehoben oder eine Beschlagnahme vorgenommen, so gilt damit die zeitabhängige Maut für die Dauer des der Betretung folgenden Zeitraumes von 24 Stunden als entrichtet und die ausgestellte Bescheinigung (Abs. 3 oder § 37a Abs. 4 VStG) als Nachweis hierfür.

(6) Die Bestimmungen der §§ 21 und 50 VStG sind auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 nicht anwendbar. 80 vH der eingehobenen Straf gelder sind den Bundesstraßengesellschaften abzuführen und von diesen für die Erhaltung der ihnen übertragenen Bundesstraßenstrecken zu verwenden.“

8. § 13 Z 3 lautet:

„3. durch Entgegennahme der Zahlungen gemäß § 12 Abs. 3.“