



1/SN-18/ME

# RECHNUNGSHOF

3, DAMPFSCIFFSTRASSE 2

A-1033 Wien, Postfach 240

Tel. (0 22 2) 711 71/0 oder

Klappe

Durchwahl

Fernschreib-Nr. 135 389 rh a

DVR: 0064025

Telefax 712 94 25

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl dieses Schreibens anführen.

An das

Präsidium des  
Nationalrates

Parlamentsgebäude  
1017 Wien

ZI 814-01/96

**Betrifft:** Entwurf eines Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes;  
Begutachtung und Stellungnahme  
Schr. d. BMwA vom 11. März 1996,  
GZ 808 100/9-VI/11-96

BUNDESGESETZENTWURF
ZI. 18 -GE/19 96
Datum: 21. MRZ. 1996
Verteilt: 25.3.96

*D. Schiefel*

In der Anlage beehrt sich der Rechnungshof, 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum ggstl Gesetzesentwurf zu übermitteln.

Anlage

20. März 1996

Der Präsident:

Fiedler

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*M. Fiedler*



**RECHNUNGSHOF**  
3, DAMPFSCHIFFSTRASSE 2

A-1033 Wien, Postfach 240  
Tel. (0 22 2) 711 71/0 oder

Klappe Durchwahl

Fernschreib-Nr. 135 389 rh a  
DVR: 0064025  
Telefax 712 94 25

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl  
dieses Schreibens anführen.

An das

Bundesministerium für  
wirtschaftliche Angelegenheiten

Stubenring 1  
1011 Wien

Zl 814-01/96

**Betrifft:** Entwurf eines Bundesstraßenfinan-  
zierungsgesetzes;  
Begutachtung und Stellungnahme  
Schr. d. BMwA vom 11. März 1996,  
GZ 808 100/9-VI/11-96

Der Rechnungshof (RH) bestätigt den Erhalt des ggstl Entwurfes und nimmt dazu wie folgt  
Stellung:

**A. Allgemein:**

Die im Vorblatt angegebene Zielsetzung der zukünftigen Sicherstellung der Finanzierung  
des hochrangigen Straßennetzes in Form einer Selbstfinanzierung setzt die Kenntnis des ge-  
samten und längerfristig zu deckenden Finanzierungsbedarfes voraus. Darüber gibt der  
Entwurf aber ebensowenig Auskunft, wie über die notwendigen Schritte, die zu diesem Er-  
gebnis führen sollen. Bloße Hinweise auf die "... Einführung eines zukunftsorientierten, ge-  
rechten und rentablen Bemaunungssystems" werden diesem Erfordernis jedenfalls nicht ge-  
recht. Auch die Erläuterungen geben darüber keine Auskunft, weil sie sich im Nachweis der  
Zuständigkeit für die Materiensgesetzgebung erschöpfen; Erklärungen, innerhalb welchen  
Zeitraumes und mit welchen Lösungsschritten "... der Lückenschluß finanziert, ein entspre-  
chender Servicestandard gesichert und ein höchstmögliches Maß an Wegekostengerechtig-  
keit erreicht werden (soll)", fehlen. Auch ist nicht nachvollziehbar, auf welche Überlegungen  
oder Kalkulationen sich die Preise für die Vignetten gemäß § 7 gründen. Auch der Hinweis  
auf die Orientierung an der Wegekostenrichtlinie der EU, der offenbar den Vorwurf einer  
willkürlichen Preisfestsetzung ausschließen soll, kann eine für die Kostendeckung erforder-  
liche Preiskalkulation nicht ersetzen. Unklar ist auch die Aussage, daß "ein halboffenes evo-  
lutives Mautsystem realisiert werden wird".

Der ggstl Gesetzesentwurf erscheint zwar als Grundlage für die Einhebung der Mautvignette im Verlauf von bestehenden Mautstrecken grundsätzlich geeignet, für die beabsichtigte österreichweite Einhebung fehlen aber nach Ansicht des RH die erforderlichen organisatorischen Lösungsansätze, wie bspw die Grundsatzentscheidung, ob die Mauteinhebung durch eine einzige österreichweite Gesellschaft erfolgen sollte oder ob nicht auf die Organisationen der bestehenden Bundesstraßenverwaltung in den Ländern zurückgegriffen wird.

Die zusätzlich nicht ausgeschlossene Möglichkeit, neben den Bundesstraßengesellschaften auch Dritte - etwa die bereits angesprochenen Konzessionäre (Finanzierung-Bau-Mauteinhebung bis zur Refinanzierung) - in Teilbereichen mit der Mauteinhebung zu betrauen, schafft zusätzlichen Koordinierungsbedarf. Nach Auffassung des RH sollte aufgrund der durch die Mautvignette geschaffenen Verbreiterung der Finanzierungsbasis von derartigen zusätzlich mit risikenbehafteten Finanzierungs- und Organisationsformen Abstand genommen werden.

Die Feststellung im Vorblatt (unter "Inhalt", dritter Absatz), wonach die Bemautung an den Mautstellen vorwiegend automatisch erfolgen soll, darüber hinaus aber auch eine Mautentrichtung nach konventionellen Methoden möglich sein wird, läßt offen, ob dies nur für bestimmte Strecken gelten soll oder ob parallel zu den elektronischen Einrichtungen personenbesetzte Mautstellen geschaffen werden sollen.

#### Zu den Kosten:

Die im Vorblatt zu den Kosten enthaltenen Ausführungen entsprechen nach Ansicht des RH nicht den Erfordernissen des § 14 BHG. So fehlt eine Angabe über die Kosten für die beabsichtigte "überwiegende Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtungen". Weder vom Grunde her noch hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen ist die hälftige Aufteilung der Strafgeelder gemäß § 13 Abs 9 des Entwurfes nachvollziehbar, und die finanzielle Belastung der Länder durch die Vollziehung von Bundesgesetzen ist nicht einmal angedeutet.

Die Feststellung, wonach "... bereits kurzfristig mit einer hohen Rentabilität dieses Systems zu rechnen (ist)", ist - auch aufgrund des Fehlens der gemäß § 14 BHG geforderten Nachweise - nicht nachvollzieh- und verifizierbar.

**B. Zu den einzelnen Bestimmungen:**

Zum § 1 Abs 1:

Die hier festgeschriebene allgemeine Ermächtigung zur Übertragung der Mauteinhebung durch den Bund an einen nicht näher spezifizierten Dritten ermöglicht es zwar grundsätzlich dem Bund, sich auch anderen als in diesem Bereich bereits vorhandener Organisationsformen wie bspw der bestehenden Bundesstraßengesellschaften, Konzessionsnehmer usw, zu bedienen, läßt aber die Rechtsform dieser Übertragung ungeklärt.

So sind insbesondere die Auswirkungen des gegenständlichen Gesetzesentwurfes auf die bestehenden Bundesstraßengesellschaften (vgl zuletzt BGBl Nr 826/1992 "Maßnahmengesetz") nicht weiter behandelt. Lediglich im § 7 Abs 9 können mit VO des BMwA in den Mautordnungen der bestehenden Bundesstraßengesellschaften einheitliche Regelungen über die Beschaffenheit und die Anbringung der Mautvignetten getroffen werden. Dies betrifft aber, entsprechend dem bisherigen Tätigkeitsbereich dieser Gesellschaften nur einen kleinen Teil des zu bemautehenden Straßennetzes.

Zum § 2:

Die festgeschriebene Absichtserklärung, in Abhängigkeit vom Stand der Technik in den nächsten zwei bis fünf Jahren die berührungslose Maut einführen zu wollen, erscheint in dieser programmatischen Form entbehrlich.

Zum § 4:

Die hier den Mauteinhebungsberechtigten allgemein überbundene Verpflichtung zur Vorsorge für die Geräteausrüstung für die Straßenbenützer erscheint im Hinblick auf die hierfür erforderliche Klarlegung der Sachkompetenz und der Mittel zu unbestimmt. Entsprechende Klarstellungen über die geplante Organisationsform, die letztlich eine österreichweite einheitliche Vorgangsweise sicherstellen sollte, fehlen.

Ob und inwieweit hiebei an eine Übertragung dieser Agenden an die bestehenden bzw neuerlich umzuorganisierenden beiden Straßengesellschaften ASTAG und ÖSAG gedacht ist und in welcher Form die hievon unabhängigen kleinen Mautstraßengesellschaften eingebunden werden sollen, wird hier nicht behandelt. Die zusätzlich offensichtliche Möglichkeit, einen anderen Konzessionsnehmer mit einem Teil dieser Aufgaben zu betrauen, trägt nach Auffassung des RH nicht zur Vereinfachung der Problemstellung bei.

RECHNUNGSHOF, ZI 814-01/96

- 4 -

Generell erhebt sich in diesem Zusammenhang, sowie angesichts der Ungewißheit des Einsatzes technisch zuverlässiger Möglichkeiten (und des noch ungewisseren wirtschaftlichen Einsatzes) der elektronischen Mauteinhebung die Frage, ob es überhaupt sinnvoll ist, gleichzeitig mit der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für eine zeitabhängige Mauteinhebung auch die Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut mit elektronischen Einrichtungen zu regeln.

Zum § 7:

Die hier grundsätzlich geregelte Einhebung einer zeitabhängigen Maut mittels einer Mautvignette bedarf zweifellos zu ihrer Umsetzung ergänzender Regelungen. Zum Vergleich sei hier auf das in der Schweiz bereits seit Jahren erfolgreich und problemlos abgewickelte Einhebungsverfahren beim Grenzübertritt hingewiesen.

Hinsichtlich der nach ho Auffassung ungenügenden Einbindung der Bundesstraßengesellschaften wird auf die oa Ausführungen zu § 1 verwiesen.

Im Hinblick auf die in Österreich sehr unterschiedlichen Strukturen – "Doppelmautstrecken" – könnte auch an die Möglichkeit einer Saisonalmaut gedacht werden.

Zum § 9:

Abs 1 sieht vor, daß die aus der zeitabhängigen Maut erfließenden Einnahmen an den Bund abzuführen sind, soweit sie nicht zur Deckung von Ausgaben nach Art II § 4 Abs 1 ASFINAG-Gesetz dienen. Letztere umfassen im wesentlichen die angemessenen Personal- und Verwaltungskosten der Straßenbau-Sondergesellschaften, die Kosten der Einhebung der Benützungsentgelte und den Erhaltungsaufwand. Die Verwendung der Einnahmen für die Kosten des Bauaufwandes, das Tilgungserfordernis und den Zinsaufwand aus Kreditoperationen ist hingegen nicht vorgesehen.

Neben den fehlenden Angaben über die zu erwartenden Kosten enthält der Entwurf auch keine Schätzung über die aus der Einhebung der zeitabhängigen Maut zu erwartenden Einnahmen. Dadurch ist es auch nicht möglich, den allenfalls an den Bund abzuführenden Anteil auch nur annähernd zu beziffern. Sofern ein solcher Einnahmenüberschuß überhaupt anfällt, würde es nach Ansicht des RH den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit besser entsprechen, diese Mittel für die Tilgung bzw zur Bedienung des Zinsendienstes aus den angehäuften ASFINAG-Schulden zu verwenden und nicht an den Bund abzuführen. Dies ergibt

RECHNUNGSHOF, ZI 814-01/96

- 5 -

sich auch aus der Zielsetzung der Selbstfinanzierung des hochrangigen Straßennetzes und ist in ähnlicher Form auch als Kann-Bestimmung für die Verwendung eines Einnahmenüberschusses aus der fahrleistungsabhängigen Maut in der Verordnungsermächtigung des § 9 Abs 3 enthalten. Dieser könnte bei einheitlicher Regelung der Verwendung des Einnahmenüberschusses entfallen.

Von dieser Stellungnahme werden ue 25 Ausfertigungen dem Präsidium des Nationalrates und je zwei Ausfertigungen Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt Mag. Karl Schlögl sowie dem Bundesministerium für Finanzen übermittelt.

20. März 1996

Der Präsident:

Fiedler

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

