



An das
Präsidium des
Nationalrates
Parlament
1017 Wien

Wien, 21. April 1999
Vw 67/Mag.EB/hb
Telefon 260 DW
Telefax 281 DW

St Habrida

Betrifft: **GZ. 808.100/13-VI/11-99**
Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das
ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wunschgemäß übermitteln wir Ihnen in der Beilage 25 Exemplare unserer Stellungnahme zu oben angeführten Entwurf.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Elisabeth Brugger-Brandau

Mag. Elisabeth Brugger-Brandau
Volkswirtschaftliches Referat

Beilage

Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
Generalsekretariat
1150 Wien, Mariahilfer Straße 180, Telefon und Telefax 01/891 21 Δ
Bankverbindung: Bank Austria AG, Konto 433 001 500, BLZ 20151;
BAWAG, Konto 00110-669-178, BLZ 14000; CA-BV, Konto 0020-20519/00,
BLZ 11000; DVR: 0047171, UID: ATU 36821702





An Herrn
Sektionsleiter
Dipl. Ing. Hans Müller
Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten
Stubenring 1
1011 Wien

21. April 1999
VW 65/MagEB
Telefon 260 DW
Telefax 281 DW

Betrifft: GZ. 808.100/13-VI/11-99
Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-
Ermächtigungsgesetz 1997 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden

Sehr geehrter Herr Sektionsleiter !

Der ARBÖ begrüßt die mit gegenständlichem Entwurf vorgesehene Änderung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes in zweifacher Weise:

1. Die fahrleistungsabhängige Bemaßung von Kraftfahrzeugen bis 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht wird künftig nicht mehr enthalten sein. Damit wird eine langjährige Forderung des ARBÖ erfüllt, da das sogenannte „Road Pricing“ für Personen- und Kombinationskraftwagen allgemein nicht als Ziel erachtet wird.
2. Die vom ARBÖ seit Inkrafttreten des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 verlangte fahrleistungsabhängige Bemaßung der Kraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, deren Einführung ursprünglich bereits für das Jahr 1998 vorgesehen war, wird im Entwurf präzisiert.

Im Einzelnen wird zu den Gesetzesvorschlägen wie folgt Stellung genommen:

Zu § 1 Abs. 1

Der ARBÖ würde eine Präzisierung der Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemaßung für Kraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht durch die Angabe der Jahreszahl „ab dem Jahr 2001“ (in § 1 Abs. 1 oder § 2 Abs. 1) begrüßen, da die technischen, wirtschaftlichen und sonstigen organisatorischen Vorbereitungen durch die ASFINAG bereits weit gediehen sind und die Einführung nicht durch die Formulierungen „Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit“, die einen breiten Interpretationsspielraum offen lassen, verzögert werden können soll.



Auch im allgemeinen Teil der Erläuterungen zum gegenständlichen Entwurf (Punkt 4.), findet sich der Hinweis, daß die eindeutige gesetzliche Regelung für die Festlegung des Beginnes der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut erforderlich sei. Dies kann jedenfalls ohne konkrete Angabe einer Jahreszahl nicht bewirkt werden.

Weiters regen wir an, im Hinblick auf die sich möglicherweise ändernden Bezeichnungen von Bundesstraßen gemäß Bundesstraßengesetz, mit einer Einfügung darauf hinzuweisen, daß es sich bei den jeweiligen Bundesstraßen um jene gemäß der jeweils letzten Fassung des Bundesstraßengesetzes handelt.

Zu § 1 Abs. 2

Es erscheint nicht ganz verständlich, warum bei den neu zu errichtenden Straßenstücken auf „Brücken, Tunnel oder Straßen über Gebirgspässe“ Bezug genommen wird, ansonsten jedoch allgemein auf Straßen, welche bereits bestehen und jenen in § 1 Abs. 1 entsprechen oder nach ihrer Errichtung jenen in § 1 Abs. 1 entsprechen.

Zu § 1 Abs. 4

Der gesamte Absatz 4 erscheint entbehrlich. Daß die Festlegung der Mautstreckenabschnitte und Mautstellen in der Verordnung gemäß § 1 Abs. 2 nach den Kriterien der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit erfolgen soll, sowie die Erstellung von Vorschlägen dazu durch die ASFINAG, ist bereits im § 1 Abs. 3 ausreichend bestimmt.

Zu § 7 Abs. 1

Aus der neuen Formulierung des ersten Satzes in Abs. 1 geht hervor, daß ausschließlich Fahrzeugkategorien gemäß § 1 Abs. 1, das sind solche mit mehr als 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, einer zeitabhängigen Maut unterliegen, solange keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird. Andere Kraftfahrzeugkategorien, etwa Personen- und Kombinationskraftwagen, würden somit ab Inkrafttreten des geänderten Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes nicht mehr einer Bemaufung unterliegen. Eine Aufhebung der Vignettenpflicht wäre jedenfalls aus der Sicht der Kraftfahrer zu begrüßen.

Der Inhalt des § 7 Abs. 1 könnte wesentlich einfacher formuliert werden, indem die zeitabhängige Bemaufung für alle jene Fälle bestimmt wird, in denen zu bemaufende Strecken entweder von Kraftfahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht benützt werden, solange für diese noch keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, oder von anderen Fahrzeugkategorien. Die Unterscheidung nach Strecken gemäß § 1 Abs. 1 und solche gemäß § 1 Abs. 2 erscheint entbehrlich.

Zu § 7 Abs. 5

Der neu eingefügte Satz über Fahrzeuge mit Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen erscheint in mehrfacher Hinsicht problematisch. Einerseits deshalb, weil Fahrzeuge definiert werden, die nicht zum Verkehr zugelassen sind UND eines der oben erwähnten Kennzeichen tragen. § 45 Kraftfahrzeuggesetz unterscheidet hingegen bei Probefahrtkennzeichen zwischen Fahrten mit zum Verkehr zugelassenen und nicht zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen. Es erscheint daher fraglich, wie diese Unterscheidung mauttechnisch gehandhabt werden soll.

Weiters, weil nicht einsichtig ist, warum Kraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht mit Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen von der fahrleistungsabhängigen Maut ausgenommen und statt dessen zur zeitabhängigen Maut verpflichtet werden, wobei gemäß Mautordnung die Wochenvignette in diesem Fall nicht angebracht werden muß, sondern das Mitführen genügt. Eine klare und eindeutige Bestimmung wäre wünschenswert.

Zu § 7 Abs. 7 Z 2

Im Text des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes sollte nach Meinung des ARBÖ kein konkreter Betrag genannt werden. Vielmehr sollte die ursprüngliche Formulierung, daß der Preis einer Jahresmautvignette auf den Jahresmautkartenpreis einer Bundesstraßengesellschaft angerechnet wird, aufrecht bleiben. Die Regelung der Anrechnung des Jahresvignettenpreises auf den Jahresmautkartenpreis basierte auf der Erkenntnis, daß eine doppelte Bemaßung nicht sinnvoll sei. Dieses Ziel kann aber dann nicht mehr bewirkt werden, wenn ein gesetzlich fixierter Betrag für die Jahresmautvignette in Abzug gebracht wird, obwohl möglicherweise zwischenzeitlich ein anderer Preis für die Jahresmautvignette bezahlt wurde. Die Möglichkeit, andere, von § 7 Bundesstraßenfinanzierungsgesetz abweichende Vignettenpreise festzusetzen, wird mit § 8 Abs. 1 neu geschaffen.

Zu § 7 Abs. 10

Die Erweiterung des Zugangs zur kostenlosen Jahresmautvignette für körperbehinderte Kraftfahrer aus anderen Mitgliedsländern der Europäischen Union, soweit sie ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in Österreich haben, ist zu begrüßen, da sie dem Prinzip der Gleichbehandlung aller EU-Bürger entspricht. Wir schlagen jedoch zur Klarstellung eine Änderung im zweiten Satz vor, um eventuellen Unsicherheiten, die nun durch die Einfügung des neuen Halbsatzes entstehen könnten, vorzubeugen. Der Anfang des zweiten Satzes im § 7 Abs. 10 sollte anstatt „Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen sind ermächtigt, zu diesem Zweck“ lauten: „Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen sind ermächtigt, zum Zweck der kostenlosen Zurverfügungstellung einer Jahresmautvignette“. Es könnte ansonsten durch die Bezugnahme auf den nun neu eingefügten Halbsatz der Eindruck entstehen, daß körperbehinderten Kraftfahrzeugbesitzern aus anderen EU-Staaten auch dann, wenn sie im Besitz eines dem Behindertenpaß im wesentlichen entsprechenden Ausweises sind, vorerst ein österreichischer Behindertenpaß gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz ausgestellt werden muß, um eine kostenlose Mautvignette ausgeben zu können. Gerade dies ist jedoch, entsprechend den Erläuterungen, nicht notwendig.

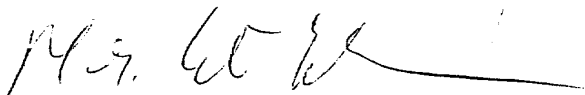
Zu § 8

Es erscheint uns nicht sinnvoll, Fahrzeugkategorien und Vignettenpreise einerseits im Bundesstraßenfinanzierungsgesetz (§ 7) festzulegen, und gleichzeitig im § 8 die Möglichkeit zu schaffen, andere als die im § 7 genannten Fahrzeugkategorien und Vignettenpreise durch Verordnung kurzfristig festsetzen zu können. Der Gesetzgeber sollte sich entweder für die Festlegung im Bundesstraßenfinanzierungsgesetz oder für eine Verordnungsermächtigung entscheiden.

Zu § 13 Abs. 3

Die neue Formulierung im § 13 Abs. 3 stellt gegenüber dem früheren § 12 Abs. 1 eine deutliche Verschlechterung für Benutzer von mehrspurigen Kraftfahrzeugen bis 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht sowie Einspurigen dar. Nach der bisherigen Regelung sind als Ersatzmaut bei Betretung maximal ATS 1.100,- zur Anwendung gekommen. Mit der neuen Formulierung wird der Rahmen auf ATS 3.000,- erhöht, wogegen wir uns aussprechen.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Elisabeth Brugger-Brandau
Volkswirtschaftliches Referat