



**RECHNUNGSHOF**  
3, DAMPFSCIFFSTRASSE 2

A-1033 Wien, Postfach 240  
Tel. (01) 711 71/0 oder

Klappe Durchwahl

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

An das  
Präsidium des  
Nationalrates  
  
Parlamentsgebäude  
1017 Wien

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl  
dieses Schreibens anführen.

Zl 300.065/001-Pr/1/99

Betrifft: Entwurf einer Novelle zum Bundesstraßen-  
finanzierungsgesetz 1996, zum ASFINAG-Er-  
mächtigungsgesetz und zum ASFINAG-Gesetz  
Begutachtung:

Schreiben des BMWA vom 16. März 1999,  
Zl 808.100/13-VI/11-99

*Dr. Labrids*

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

Anlage

21. April 1999

Der Präsident:

Fiedler

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:  
*Schulz*



**RECHNUNGSHOF**  
3, DAMPFSCIFFSTRASSE 2

**Gleichschrift**

A-1033 Wien, Postfach 240  
Tel. (01) 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.

ZI 300.065/001-Pr/1/99

An das  
Bundesministerium für wirtschaftliche  
Angelegenheiten  
  
Stubenring 1  
1011 Wien

**Betrifft:** Entwurf einer Novelle zum Bundesstraßen-  
finanzierungsgesetz 1996, zum ASFINAG-Er-  
mächtigungsgesetz und zum ASFINAG-Gesetz -  
Begutachtung

Der Rechnungshof (RH) bestätigt den Erhalt des mit Schreiben vom 16. März 1999, ZI 808.100/13-VI/11-99, übermittelten Entwurfes einer Novelle zum Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, zum ASFINAG-Ermächtigungsgesetz und zum ASFINAG-Gesetz und erlaubt sich, hierzu wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Problemstellung und Inhalt allgemein:

Die Feststellung im Vorblatt, 2. Absatz, wonach die technischen Voraussetzungen für eine fahrleistungsabhängige Bemaßung von Kfz bis zu einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t in absehbarer Zeit nicht zu erfüllen sind, trifft nach Ansicht des RH in gleicher Weise auch auf Kfz mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t zu. Weiters wird in den Erläuterungen zum Entwurf (S 6 ff) von einer "angemessenen Infrastruktur für die Mauteinhebung" gesprochen, ohne zu präzisieren, wie diese auszusehen hat und mit welchem finanziellen Aufwand sie zu schaffen ist. Unter Berücksichtigung des Hinweises auf die voraussichtlich benötigten 1 050 "Mautner" (Erläuterungen, S 9) geht der RH davon aus, daß die Mauteinhebung - zumindest anfänglich - überwiegend im Inkassoweg erfolgen soll, was den wirtschaftlichen Effekt des Vorhabens jedoch entscheidend schmälert.

Generell erweckt der Entwurf den Eindruck, daß die Lösung bisher noch nicht geklärter Fragen (Form der Mauteinhebung, Festlegung der mautpflichtigen Strecken, Kaufpreis-Rückerstattung für gelöste Vignetten, zeitlich befristetes Aussetzen der Maut udgl) durch Schaffung diesbezüglicher Verordnungsermächtigungen auf den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten übertragen werden soll. Wie dadurch einer "effizienten Einhaltung der Mautpflicht" (Vorblatt, S 1, vorletzter Absatz) entsprochen werden soll, bleibt somit weiterhin im Unklaren.

2. Zur Darstellung der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen und der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt (Vorblatt S 3 f):

- Der auf S 3, zweiter Absatz angesprochene Beschäftigungseffekt durch einen anfänglichen Personalbedarf von 1 050 Mautnern ist weder nachvollziehbar, noch hat er Eingang in eine Gesamtdarstellung der Kosten-Nutzen-Relation gefunden. Unter der Annahme, daß die erwähnten Mautner nach den Gehältern für L2/L3-Bedienstete bezahlt werden, hätte dies allein jährliche Personalausgaben von knapp 390 Mill S zur Folge.
- Der gesamtwirtschaftliche Preiseffekt (Vorblatt S 3, dritte Aufzählung) wird als "minimal" bezeichnet. Die Erläuterungen (S 9 f) sprechen unter Anwendung eines durchschnittlichen Transportkostenanteils am Güter-Produktionswert von einer "voraussichtlichen Erhöhung der Produktpreise um durchschnittlich 0,35 bis 0,4 %". Daraus wird ein Anstieg der Verbraucherpreise um 0,1 bis 0,17 % abgeleitet. Ohne an der Richtigkeit der für die Berechnung herangezogenen Studien zu zweifeln, folgt daraus bei einer Inflationsrate von 0,5 % (Februar 1999; VPI im Jahresabstand) ein nicht unbeträchtlicher inflationärer Impuls, für den der Bund verantwortlich zeichnen würde.
- Auf S 10, TZ 10 der Erläuterungen werden die finanziellen Auswirkungen des Entwurfs unter fiskalischem Blickwinkel dargestellt und ausgeführt, daß mit der geplanten Maßnahme ein Einnahmenentfall aus der Straßenbenützungsabgabe sowie der Umsatzsteuer aus dem bisherigen Vignettenverkauf für Schwerfahrzeuge von zusammen 650 Mill S zu erwarten ist. Diesem werden voraussichtliche USt-Mehreinnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Bemautung in Höhe von 700 Mill S gegenübergestellt, woraus ein - äußerst bescheidener - fiskalischer Nettoeffekt in Höhe von 50 Mill S resultiert.

RECHNUNGSHOF, ZI 300.065/001-Pr/1/99

- 3 -

Zusätzliche Unsicherheitsfaktoren und wirtschaftliche Einschränkungen ergeben sich darüber hinaus aus der Ungewißheit über den Zeitpunkt der stufenweisen Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut, der Rückerstattung des Kaufpreises für die Jahresvignetten bei unterjährigem Übergang auf die neue Bemautung (§ 2) sowie aus der Möglichkeit, "zeitweise von der Einhebung der Maut abzusehen" (§ 3 Abs 3). Eine aussagekräftige Ertragskalkulation wird dadurch mit zusätzlichen Unsicherheitsfaktoren belastet bzw zum gegenwärtigen Zeitpunkt überhaupt vereitelt.

Von dieser Stellungnahme werden ue 25 Ausfertigungen dem Präsidium des Nationalrates und je zwei Ausfertigungen dem Bundesministerium für Finanzen sowie Herrn Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen, Dr Wolfgang Ruttenstorfer, übermittelt.

21. April 1999

Der Präsident:

Fiedler

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

