


AUTOBAHNEN- UND SCHNELLSTRASSEN-FINANZIERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

1011 Wien, Rotenturmstraße 5-9, Postfach 983

 Telefon +43/1/531 34-0
 Telefax +43/1/531 34-19
 E-mail asfinag@asf.at

 UID-Nr.: ATU43143200
 DVR 0527602

 An das
 Bundesministerium für wirtschaftliche
 Angelegenheiten
 Sektion VI
 Stubenring 1
 1010 Wien

Unser Zeichen/DW

Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen

Wien, am

VDS/RA/ST/HR/KS/ZO

808.100/13-VI/11-99

23.04.1999

Betrifft:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu den mit Schreiben vom 16. März 1999, Zl. 808.100/13-VI/11-99, zur Stellungnahme übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden, nimmt die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft wie folgt Stellung:

I. GRUNDSÄTZLICHES:

Die von unserer Gesellschaft vorgenommenen Vorbereitungen zur Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemaßung haben gezeigt, daß ein weitreichender Novellierungsbedarf des geltenden BStFG besteht, der insbesondere durch die Aufhebung des § 1 Abs. 2 BStFG durch den VfGH mit Erkenntnis vom 27. Juni 1997, G 213/96, erforderlich geworden ist. Mit der Novellierung soll vor allem für die Mautstreckenabschnitts- und Mautstellenverordnung eine entsprechende gesetzliche Grundlage geschaffen werden.

Schon im BStFG 1996 wurde als Einführungszeitpunkt der LKW-Maut das Jahr 1998 vorgesehen, nicht zuletzt deshalb, da die Realisierung einer fahrleistungsabhängigen Bemaßung am österreichischen Autobahnen und Schnellstraßennetz ein wesentlicher Schritt ist, um dem Grundsatz der Europäischen Kommission, „pay as you use“, nachzukommen und die Erhaltung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes zu ermöglichen.

Seite 2

Derzeit ist für Kfz, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 12 t beträgt, kein gesondertes Benützungsentgelt für die Benutzung des hochrangigen Straßennetzes zu entrichten, obwohl gerade diese Fahrzeuggruppe einen wesentlichen Einfluß sowohl auf die Dimensionierung als auch auf die Abnutzung der Straße hat und demzufolge einen wesentlichen Anteil an den Kosten der Erhaltung verursacht.

Nach dem Stand unserer Vorarbeiten ist es jedenfalls ab dem Jahr 2002 möglich, alle Kfz mit mehr als 3,5 t hzG mit dem in der Novelle zum BStFG vorgesehenen halboffenen Mautsystem zu bemauten. Der aus diesem System bereits in den Anfangsjahren resultierende Einnahmenüberschuß wird sich auf ca. ATS 2,3 Mrd. belaufen. Diese finanziellen Mittel sind für die ASFINAG von wesentlicher Bedeutung, da gegenwärtig der jährliche Abgang mehr als ATS 2 Mrd. beträgt. Durch die zwischenzeitlich eingetretene Zeitverzögerung der Realisierung der LKW-Maut zum im BStFG idgF vorgesehenen Zeitpunkt 1998 resultieren bereits Mindereinnahmen (Umsatz abzüglich der Kosten) von mehr als ATS 9 Mrd.

II. ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN:

Zu Z. 1 (§ 1 Abs. 1 bis Abs. 4)

Die Novellierung des § 1 trägt den Vorgaben des bereits zitierten Erkenntnisses des VfGH Rechnung. Sie enthält einerseits die notwendige Festlegung des mautpflichtigen Straßennetzes durch den Gesetzgeber (Abs. 1) und überträgt andererseits – in nunmehr verfassungskonformer Weise (Art. 18 B-VG) – die "Feinabstimmung" des Mautnetzes dem BMWA im Einvernehmen mit dem BMF, welche aus den in den Erläuterungen angegebenen Gründen als auch im Hinblick auf die Vorgaben des VfGH notwendig ist.

Sowohl in Abs. 2 als auch in Abs. 3 ist nach dem vorliegenden Entwurf nunmehr auf *"das Ergebnis einer Anhörung der jeweils betroffenen Länder zu regionalen Gesichtspunkten"* bei Erlassung der Verordnungen gemäß Abs. 2 und 3 Bedacht zu nehmen. Da für die Änderung des Gesetzeswortlautes in diesem Hinblick kein Bedarf besteht, sollten die Worte *"und das Ergebnis eines"* in beiden Absätzen durch das Wort *"nach"* ersetzt werden.

Zu Z. 2 (§ 2)

Hinzuweisen ist zunächst darauf, daß – ohne ersichtlichen Grund – jede zeitliche Festlegung zur Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemautung aus dem Gesetz gestrichen wurde. Entgegen der ursprünglichen Fassung des Gesetzes, die die Einführung der Lkw-Maut bereits im Jahr 1998 vorsieht, soll nach der geplanten Novelle anstatt einer zeitlichen Vorgabe des Gesetzgebers ein weitgehendes Ermessen der BM für wirtschaftliche Angelegenheiten und Finanzen zur Festlegung der tatsächlichen Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemautung vorgesehen werden.

Seite 3

§ 2 Abs. 1 des Entwurfes wäre daher dahingehend zu konkretisieren, daß – wie es dem Stand der Vorarbeiten unserer Gesellschaft entspricht - bereits im Jahr 2002 mit der fahrleistungsabhängigen Bemaatung zu beginnen ist.

§ 2 Abs. 1 sollte daher wie folgt lauten:

"§ 2 (1) Der Bund hat mit der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut spätestens mit 01.01.2002 zu beginnen, sofern die Einhebung mittels elektronischer Einrichtungen möglich ist (§ 4)."

§ 2 Abs. 2 müßte daher sodann wie folgt lauten:

"§ 2 (2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Vorschlag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Verordnung den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nach Maßgabe des in Abs. 1 genannten Grundsatzes für verkehrswirksam zusammenhängende Mautstreckenabschnitte fest."

Die Möglichkeit einer raschen Inbetriebnahme ist deshalb von großer Bedeutung, da jedes Monat einen Umsatzverlust von ca. ATS 300 Mio netto verursacht. Da die Beurteilung "einer zuverlässigen Abwicklung der Bemaatung" de facto unserer Gesellschaft obliegt, kann der in der Novelle diesbezüglich vorgesehene Passus entfallen.

Hinzuweisen haben wir auch darauf, daß für Teilstrecken ein Beginn der Bemaatung bereits während des Jahres 2001 erfolgen könnte, was in der Novelle berücksichtigt werden könnte.

Schwerwiegend aber ist die sich aus § 2 iVm § 7 des Entwurfes nunmehr ergebende Streichung der fahrleistungsabhängigen Bemaatung für Kraftfahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 t beträgt. Diese Streichung hätte für unsere Gesellschaft nicht nur einen dramatischen Einnahmefall zur Folge, sondern sprechen gegen diese auch massive verfassungsrechtliche Bedenken.

Mit dem Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 wurde eine Verpflichtung aller Benützer von hochrangigen Bundesstraßen geschaffen, dem Bund eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten. § 2 BStFG idGF sieht eine gestaffelte Inbetriebnahme des Mautsystems jeweils für Kraftfahrzeuge über und unter 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht vor. Mit der Bemaatung der jeweiligen Kategorie ist nach derzeitiger Rechtslage dann zu beginnen, wenn die entsprechenden technischen Voraussetzungen für eine Einhebung der Maut mittels elektronischer Einrichtungen und eine insgesamt zuverlässige Abwicklung der Bemaatung gegeben sind. Erklärtes Ziel des BStFG ist die Bemaatung des Gesamtverkehrs auf allen hochrangigen Bundesstraßen.

Seite 4

Auf der Basis des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 wurde jenes Vermögenswerte-Privatrecht des Bundes in dem durch das BStFG umschriebenen Umfang (Bemautung des Gesamtverkehrs) der ASFINAG mit Fruchtgenußvertrag übertragen und damit das Recht eingeräumt, von sämtlichen Nutzern Mauten und Benützungsgebühren nach dem BStFG 1996 einzuheben. Für diesen Rechtserwerb wurde in § 5 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz ein Entgelt von rund ATS 78 Mrd. festgesetzt. Die ASFINAG hat somit im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes ein vermögenswertes Privatrecht zur Bemautung des Gesamtverkehrs gegen ein Entgelt von rund ATS 78 Mrd. erworben.

Die nun geplanten Novelle zum Bundesstraßenfinanzierungsgesetz bewirkt, daß die Gegenleistung des Bundes (Recht zur Bemautung des Gesamtverkehrs) rückwirkend eingeschränkt wird.

Dies stellt nicht nur einen Eingriff in das Grundrecht auf Eigentum dar, sondern erscheint auch im Hinblick auf den den Gesetzgeber bindenden Gleichheitssatz verfassungsrechtlich unzulässig.

Durch die Abschaffung der Pkw-Bemautung wird gesetzlich das unserer Gesellschaft übertragene vermögenswerte Privatrecht der "Gesamtbemautung" im Wert entscheidend gemindert, und stellt diese Minderung eine gesetzlich angeordnete Eigentumsbeschränkung dar, die in das Grundrecht unserer Gesellschaft auf Unverletzlichkeit des Eigentums nach Artikel 5 StGG eingreift. Derartige Eingriffe in das Grundrecht auf Eigentum sind jedoch nur dann verfassungsrechtlich zulässig, wenn sie einem öffentlichen Interesse dienen und verhältnismäßig, d.h. geeignetes, taugliches und gelindestes Mittel zur Verwirklichung des öffentlichen Interesses sind.

Es ist nun geradezu evident, daß der Eingriff seitens des Gesetzgebers in das Grundrecht unserer Gesellschaft nach Artikel 5 StGG nicht geeignet ist, irgendeinem öffentlichen Interesse zu dienen. Vielmehr ist dieser Eingriff geeignet, ein anderes öffentliches Interesse, und zwar die Finanzierung der öffentlichen Haushalte durch Beseitigung von Einnahmequellen für unsere Gesellschaft, einzuschränken.

Die Abschaffung der Pkw-Bemautung stellt sich somit als verfassungsrechtlich unzulässiger Eingriff in das Grundrecht auf Eigentum der ASFINAG dar.

Die im BStFG idGF vorgesehene Differenzierung zwischen Kraftfahrzeugen > 3,5 t hzG und kleiner als dieses konnte darüber hinaus nur in Bezug auf den unterschiedlichen Zeitpunkt zur Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemautung gerechtfertigt werden. Diese Regelung ist insoweit gleichheitskonform, als der Gesetzgeber zu recht davon ausgehen konnte, daß eine gleichzeitige fahrleistungsabhängige Bemautung aller Kraftfahrzeuge technisch nicht möglich ist. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber auch eine gestaffelte Inbetriebnahme der unterschiedlichen Fahrzeugkategorien nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten zur zuverlässigen Bemautung vorgesehen. Eine endgültige Ungleichbehandlung der beiden Fahrzeugkategorien läßt sich jedoch durch Unterschiede im Tatsächlichen nicht rechtfertigen und wäre daher unserer Ansicht nach gleichheitswidrig.

Seite 5

Zu Z. 4 (§ 3 Abs. 2)

Die nunmehrige Normierung der Ausnahmen von der Mautpflicht im BStFG ist aus den in den Erläuterungen angegebenen Gründen zu begrüßen.

Nicht einsichtig ist jedoch, daß sowohl Heeresfahrzeuge als auch Fahrzeuge im Rahmen friedenserhaltender Operationen nicht der Mautpflicht unterliegen sollen. Vielmehr ist anzustreben, daß - wie im Bereich der Bahninfrastruktur - der Bund, vertreten durch die zuständigen Minister, als Besteller dieser Leistungen auftritt.

Zu Z. 6 (§ 6 Abs. 2)

Eine Rücksprache bei Vertretern des BMWV hat ergeben, daß Fahrverbote im Bereich der Mautstellen nicht durch Verordnung des BMWV erlassen werden können, weil es sich bei diesen nicht um Maßnahmen zur Sicherheit, Leitigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs handelt.

Dem zur Folge müssen die Fahrverbote im BStFG selbst vorgesehen werden, was im Hinblick auf den Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG auch möglich ist.

Nach Auskunft des BMWV soll dieser dergestalt lauten:

„Sofern die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nicht auf der Hauptfahrbahn erfolgt, besteht im Bereich der Hauptmautstellen zwischen den Trenninselspitzen des Verzögerungstreifens und des Beschleunigungstreifens auf der Hauptfahrbahn ein Fahrverbot für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt. Bereits von 1000 m vor der Trenninselspitze des Verzögerungstreifens bis zu dieser Trenninselspitze ist mit Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t das Fahren nur auf dem äußerst rechten Fahrstreifen erlaubt, auf den restlichen Fahrstreifen ist das Fahren mit diesen Kraftfahrzeugen verboten. Dieses Fahrverbot gilt nicht für Einsatzfahrzeuge. Diese Vorschriften sind durch entsprechende Straßenverkehrszeichen gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO 1960) kundzumachen.“

Zu Z. 7 (§ 7 Abs. 1)

Offensichtlich versehentlich würde aufgrund der Umgestaltung der Bestimmung des § 7 Abs. 1 auch die zeitabhängige Bemaßung für Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht unter 3,5 t entfallen (Vignettenpflicht).

Seite 6

Bei Umgestaltung der Novelle – wie von unserer Gesellschaft gefordert – dahingehend, daß die Pkw-Bemautung nicht entfällt, wäre daher nachfolgende Formulierung vorzusehen:

"Solange für Fahrzeuge bis 3,5 t hzG keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, unterliegt die Benützung"

Sollte die Novelle nicht in diesem Sinne abgeändert werden, so muß – etwa durch Einfügung nachfolgenden Satzes in § 7 Abs. 1 als Satz 3 – dieser Fehler saniert werden:

"Die Benützung der Bundesstraßen gemäß § 1 Abs. 1 mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 t beträgt, unterliegt einer zeitabhängigen Maut."

Unbeschadet dieser Formulierung, verweisen wir auf unsere grundsätzlichen Ausführungen betreffend Entfall der Pkw-Maut.

Zu Z. 8 (§ 7 Abs. 5)

Angesichts der Probleme, die die Regelung hinsichtlich der Probe- und Überstellungskennzeichen bei Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut mit sich bringen würden, wäre die Formulierung etwa wie folgt zu ändern:

"Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen wurden, gelten als solche, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 t beträgt. Diese Regelung gilt bis zum Beginn der fahrleistungsabhängigen Bemautung nach § 2 BStFG."

Zu Z. 9 (§ 7 Abs. 7 Z. 2)

§ 7 Abs. 7 Z. 2 übersieht, daß die Jahreskarten nicht jene einer Bundesstraßengesellschaft, sondern jene der ASFINAG sind. Die Bestimmung ist daher wie folgt umzuformulieren:

„2. Beim Besitz einer Jahresvignette und zusätzlichen Erwerb einer Jahresmautkarte der ASFINAG innerhalb der Gültigkeitsdauer der Jahresvignette auf einer beliebigen, im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits von einer Bundesstraßengesellschaft bemauteten Strecke, ATS 550,-- samt USt auf den jeweils gültigen Jahresmautkartenpreis angerechnet zu erhalten.“

Zu Z. 17 (§ 8 Abs. 1)

Die Änderung der Vignettenpreise hat nunmehr nach dem Entwurf durch Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten über Vorschlag der ASFINAG zu erfolgen, wobei die Verordnung eines Einvernehmens mit dem Hauptausschuß des Nationalrates bedarf. Nach dem Entwurf können daher die Vignettenpreise ohne Gesetzesänderung geändert werden, was sicherlich gegenüber der derzeitigen Rechtslage eine Verbesserung darstellt.

Seite 7

Es wäre jedoch im Hinblick auf die unserer Gesellschaft aufgrund des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 übertragenen Aufgaben sachlich angemessen, die "Mauthoheit" auch unserer Gesellschaft zu übertragen, fließen doch dieser die Erlöse aus den Mauten zu. Da unsere Gesellschaft die Gesamtverantwortung für das hochrangige Straßennetz (Planung, Bau und Erhaltung) trägt, scheint es nur gerechtfertigt, ihr auch die Verantwortung für die Preisbildung zu übertragen. Es sollte daher unseres Erachtens die Höhe der Vignettenpreise ebenfalls in der Mautordnung festgeschrieben werden, welche ohnehin gemäß § 4 einer Genehmigung des BMWA im Einvernehmen mit dem BMF bedarf.

Zu Z. 20 (§ 12)

Die Formulierung des § 12 Abs. 4 Z. 2 ist im Hinblick auf die "24-Stunden-Regelung" unklar und sollte daher geändert werden, sodaß diese wie folgt lautet:

"2. die Bestimmungen des § 37 a Abs. 1 und 2 VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß von Betretenen, die keine Zahlung gemäß Abs. 3 leisten, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von ATS 27.000,- auch dann festgesetzt und eingehoben werden kann, wenn der Täter innerhalb von 24 Stunden nach der Tat von einem Mautaufsichtsorgan oder einem Organ gemäß § 14 Abs. 1 betreten wurde; dies gilt auch, soweit die Tat durch automatische Überwachung festgestellt wurde;"

Der Verweis in § 12 Abs. 5 beruht offensichtlich auf einem legislatischen Versehen: Anstelle "Organe gemäß § 13 Abs. 1" muß es nunmehr heißen "Organe gemäß § 14 Abs. 1".

Die Bestimmung des § 12 Abs. 6, die eine Nichtanwendbarkeit des § 21 VStG statuiert, hat sich in der Praxis bei der Kontrolle der zeitabhängigen Maut nicht bewährt. Das Entziehen der Möglichkeit, daß die Organe der Straßenaufsicht von der Strafe absehen, hat dazu geführt, daß die zeitabhängige Maut, beurteilt nach den Ersatzgebühren, mit stark abnehmender Intensität überwacht wird. Im Sinne einer wirksamen Vollziehung der Vignettenkontrolle sollte den Wachorganen daher die Möglichkeit des Absehens von der Strafe auch in diesem Bereich zustehen.

Die Anwendung des § 21 VStG ist jedoch bei der fahrleistungsabhängigen Bemautung generell auszuschließen, da es bei der Art der Mauteinhebung keine "Härtefälle" oder erklärbaren Mautpreller geben kann.

Zu Z. 24 (§ 14)

Nach dem Entwurf haben nunmehr auch die Organe der Zollwache an dem Enforcement uneingeschränkt mitzuwirken, wodurch die bereits sehr wirksame Mitwirkung dieser Organe bei der Vignettenkontrolle noch verbessert werden kann.

Seite 8

Zu Z. 27 (§ 17)

Sollte das Fahrverbot für mautpflichtige Fahrzeuge an den Hauptmautstellen, wie vorgeschlagen und mit dem BMWV abgestimmt, unmittelbar im BStFG verankert werden, ist der BMWV aus der Vollzugsklausel zu streichen.

III. SONSTIGES:**1. Zu § 4 Abs. 2 idgF**

§ 4 Abs. 2 BStFG idgF sieht vor, daß die Geräte zur elektronischen Abbuchung von der ASFINAG zur Verfügung zu stellen sind. Bei dem von unserer Gesellschaft vorgesehenen Mautsystem für Lkw ist jedoch geplant, daß die elektronischen Geräte zur Mauteinhebung mit einem Kreditvertrag hinterlegt werden, da die Abrechnung ausschließlich im Nachhinein erfolgen soll. Diese Form der Abrechnung wird als „post payment“ bezeichnet und findet beim gewerblichen Verkehr wesentlich mehr Zustimmung als sämtliche Formen der Vorauszahlung.

Das post payment bewirkt jedoch, daß Geräte zur elektronischen Abbuchung nur von Organisationen ausgegeben werden können, die eine bankähnliche Funktion wahrnehmen. Nachdem zahlreiche derartiger Organisationen bereits existieren ist geplant, mit diesen zusammenzuarbeiten. Die Geräte zur elektronischen Abbuchung werden zwar diesen Firmen von der ASFINAG zur Verfügung gestellt, eine Übergabe von Geräten direkt an den Kunden ist jedoch nicht mehr möglich. Aus diesem Grund sollte der letzte Satz dahingehend abgeändert werden, daß dieser lautet wie folgt:

"In der Mautordnung kann für die Zuverfügungstellung der Geräte ein angemessener Kostenersatz vorgesehen werden."

2. Zu § 7 Abs. 8 und 8 Abs. 2 idgF

Die vorgesehene Novellierung gäbe auch die Möglichkeit, eine – in der Praxis – unseres Erachtens ungerechtfertigte Differenzierung hinsichtlich der tatsächlichen Geltungsdauer der Zweimonatsvignette zu beseitigen. Die derzeitige Regelung hinsichtlich des zeitlichen Geltungsbereiches der Zweimonatsvignette hat in der Praxis zu Unverständnis geführt, weil die Gültigkeitsdauer der Zweimonatsvignette vom Kaufdatum abhängt und im schlechtesten Fall diese nur 29 Tage gilt (31.01. bis 28.02.). Diese Ungerechtigkeit könnte durch nachfolgende Änderung des § 7 Abs. 8 BStFG idgF beseitigt werden:

"Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Straßenbenützung im Zeitraum von zwei Monaten."

In § 8 Abs. 2 des Entwurfes müßten sodann auch die Worte *"und ein von § 7 Abs. 8 abweichender Gültigkeitsbeginn der 2-Monats-Vignette"* entfallen.

Seite 9

In den Materialien sollte hinsichtlich der Fristberechnung ein Hinweis auf § 902 ABGB aufgenommen werden. Des weiteren wäre für diese Bestimmung eine entsprechende Inkrafttretensregelung vorzusehen, um den Vignettenvertrieb entsprechend darauf vorbereiten zu können. Für das Inkrafttreten dieser Bestimmung sollte der 01.12.1999 vorgesehen werden.

3. Kurzfristiges Aussetzen der Mauteinhebung

Aus aktuellem Anlaß sollte auch eine Regelung über die Mautfreistellung von humanitären Hilfstransporten oder Transporten infolge von Katastrophenfällen aufgenommen werden, wobei jedoch - da durch den Entfall der Mautpflicht der ASFINAG Einnahmen entgehen – vorgesehen werden müßte, daß der Einnahmenentfall durch den Bund der ASFINAG zu refundieren ist ("Bestellerprinzip"). Da in diesen Fällen jedoch ein rasches Handeln durch die ASFINAG vonnöten ist, sollte diese gesetzlich ermächtigt werden, bei Eintreten dieser unvorhersehbaren – einer höheren Gewalt gleichkommenden – Ereignisse bis zu einem Zeitraum von maximal vier Wochen, von der Mauteinhebung (sowohl von der zeitabhängigen als auch fahrleistungsabhängigen) abzusehen. In diesem Fall kann das „Bestellerprinzip“ selbstverständlich nicht zur Anwendung kommen, sodaß der Bund den der ASFINAG – durch ihre autonome Entscheidung – entstehenden Einnahmenentfall nicht zu refundieren hat. Diese Ermächtigung müßte eine regionale Differenzierung als auch eine Differenzierung nach Fahrzeugkategorien beinhalten.

Mit freundlichen Grüßen

AUTOBAHNEN UND SCHNELLSTRASSEN-
FINANZIERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT