



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie
PRÄSIDIUM

A-1010 Wien, Stubenbastei 5

Tel. : (01) 515 22
Fax : 7332
DVR : 0441473
Abteilung : Präs.Abt.1
Sachbearbeiter/in : Navratil
Durchwahl : 1752

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament

Dr. Karl Renner Ring 3
1010 Wien

Wien, am 22. April 1999
GZ: 61 1530/13-Präs.1/99

Navratil

Betrifft: **Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996,
das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 und das ASFINAG-Gesetz
geändert werden**

Unter Bezugnahme auf den oben angeführten Gesetzesentwurf, der vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten mit Schreiben vom 16. März 1999 Zl. 808.100/13-VI/11-99 übermittelt wurde, übermittelt das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie in der Beilage 25 Ausfertigungen der Stellungnahme.

Für den Bundesminister:

Navratil

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie
PRÄSIDIUM

A-1010 Wien, Stubenbastei 5

Tel. : (01) 515 22
Fax : 7332
DVR : 0441473
Abteilung : Präs.Abt. I
Sachbearbeiter/in : Navratil
Durchwahl : 1752

An das
Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten
Stubenring 1
1010 Wien

Wien, am 22. April 1999
GZ 61 1530/13-Präs.1/99

**Betrifft: Stellungnahme zum Bundesgesetz, mit dem das
Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-
Ermächtigungsgesetz 1997 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden**

Unter Bezugnahme auf den oben angeführten Gesetzesentwurf, der mit Schreiben vom 16. März 1999, Zahl 808.100/13-VI/11-99, übermittelt wurde, gibt das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie folgende Stellungnahme ab:

Die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge über 3,5 t höchstem zulässigen Gesamtgewicht wird begrüßt. Dies stellt einen wesentlichen Schritt in Richtung Variabilisierung der Kosten und somit einen Schritt zur Umsetzung der Kostenwahrheit im Verkehr dar. Zu beachten ist jedoch, dass die Ausgestaltung des Gesetzes derart erfolgt, dass jegliche Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t von der fahrleistungsabhängigen Maut erfasst sind. Dies bringt eine möglicherweise gravierende, weder umwelt- noch verkehrspolitisch erwünschte, Benachteiligung des öffentlichen Personenverkehrs mit sich. Dies deshalb, da Überlandlinienbusse, die auf der Autobahn verkehren, ebenso wie jedes andere Fahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t von der Maut erfasst, sind, während dies für den motorisierten Individualverkehr nicht der Fall ist. Daher bringt dies eine Benachteiligung für den öffentlichen Kraftfahrlinienverkehr. Es wird daher angeregt, für diese Bereiche eine Ausnahme von der Bemautung vorzusehen.

Die Ausgestaltung des Mautsystems als halboffenes System ist zum momentanen Zeitpunkt sicher sinnvoll. Das System muss jedoch im konkreten so ausgestaltet sein, dass eine Weiterentwicklung - vor allem hinsichtlich des Bereiches der Telematik - möglich ist.

- 2 -

Betreffend die Zweckbindung ist anzumerken, dass eine offenere Ausgestaltung erwogen werden sollte. Beispielsweise sollten auch Infrastrukturmaßnahmen wie Parkplätze im Nahbereich von Autobahnauffahrten zur Bildung von Fahrgemeinschaften oder zur weiteren Optimierung von Fahrgemeinschaften finanziert werden können.

Als gravierendster Mangel stellen sich die Bestimmungen des § 1 Abs. 3 und Abs. 4 dar. Hier ist festgeschrieben, dass die Festlegung von Mautstellen bzw. Mautstreckenabschnitten sowie Ausnahmen von der Bemautung unter Berücksichtigung der Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs vorzunehmen sind. Diese generelle Ausnahmeermächtigung ist nicht akzeptabel, da sie mit der Argumentation vor allem der Flüssigkeit des Verkehrs Willkür jeder Art ermöglicht und somit zu gravierenden Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Bundesgebietes führen kann. Ebenso ist die Bestimmung des § 3 Abs. 3 äußerst bedenklich, da hier ebenfalls bei Vorliegen sehr allgemeiner Voraussetzungen (Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung) die ASFINAG ermächtigt wird, von der Einhebung der Maut abzusehen. Diese Bestimmung ist jedenfalls nur dann akzeptabel, wenn sie in ausreichendem Masse konkretisiert wird und damit die Gefahr willkürlichen Vorgehens ausgeschlossen wird.

Da dieses Gesetz lediglich einen Teil der Umsetzung einer fahrleistungsabhängigen Maut in Österreich darstellt und die endgültige Ausgestaltung der auf diesem Gesetz basierenden Verordnungen nicht bekannt ist, behält sich das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie noch eine ergänzende weiterführende Stellungnahme vor.

Für den Bundesminister:

N a v r a t i l

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

