

Ausgedruckt am 12. 6. 2002

## Bericht des Bautenausschusses

### über die Regierungsvorlage (1139 der Beilagen): Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG)

Die Erhebung einer zeitbezogenen Maut bedeutet einen ersten Einstieg in eine verursachergerechte Anlastung der Straßenkosten. Weil die tatsächlichen Fahrleistungen bei ihr keine Berücksichtigung finden, stellt sie jedoch ein vergleichsweise grobes Mittel dar. Die Erhebung der Maut in Abhängigkeit zur zurückgelegten Wegstrecke vermag das Verursacherprinzip weit besser zu verwirklichen.

Die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut steht seit vielen Jahren auf der politischen Tagesordnung. Das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 (BStFG 1996) sieht entsprechende gesetzliche Grundlagen vor. Sie sind jedoch wenig konkret. Außerdem fehlt es in diesem Gesetz an entsprechenden Straftatbeständen und an Ermächtigungen, um Verstößen effektiv entgegenzutreten zu können.

Der vorliegende Entwurf verfolgt zwei Zielsetzungen. Er will die notwendigen legislativen Voraussetzungen zur Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut schaffen und sie mit den bestehenden Regelungen über die zeitabhängige Maut zusammenführen. Dafür wird ein neues Stammgesetz vorgeschlagen, weil das BStFG 1996 einen zu engen systematischen Rahmen bietet und weil es im Gefolge von Novelierungen unübersichtlich geworden ist.

In Bezug auf die zeitabhängige Maut schlägt der Entwurf vor, die Bestimmungen des BStFG 1996 im Wesentlichen unverändert zu übernehmen. Die geltende Rechtslage hat sich bewährt und wird in effizienter Art und Weise vollzogen. Es erscheint weder angezeigt, die in Mautsachen verständlicherweise sehr interessierte Öffentlichkeit durch Änderungen zu beunruhigen, noch sinnvoll, die mittlerweile eingespielten Routinen der Praxis im Vollzug zu stören.

Bei der fahrleistungsabhängigen Maut geht der Entwurf davon aus, dass die Maut grundsätzlich unter Einsatz entsprechender Geräte auf elektronischem Wege entrichtet wird, und er sieht für diesen Fall entsprechende Verpflichtungen vor, die für sich nicht strafbewehrt sind, aber den vom Lenker anzulegenden Sorgfaltsmaßstab spezifizieren.

Im Zentrum des Entwurfs stehen Bestimmungen, welche die Strafverfolgung und Strafvollstreckung sichern sollen. Neben einer Haftung des Zulassungsbesitzers für Geldstrafen wegen Prellens fahrleistungsabhängiger Maut ist Vorsorge getroffen, dass in vergleichsweise weitem Umfang vorläufige Sicherheiten eingehoben werden können und dass bis zu deren Erlag die Fahrt unterbrochen werden kann.

Das Maut-Enforcement wird in Anknüpfung an die bisherige Rechtslage Mautaufsichtsorganen übertragen, die auf Vorschlag der ASFINAG von der Bezirksverwaltungsbehörde zu bestellen und zu vereidigen sind.

Der Bautenausschuss hat diese Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 4. Juni 2002 in Verhandlung genommen.

Nach der Berichterstattung durch den Abgeordneten Ing. Herbert L. **Graf** beteiligten sich an der Debatte die Abgeordneten Dr. Evelin **Lichtenberger**, Rudolf **Parnigoni**, Mag. Reinhard **Firlinger**, Franz **Riepl**, Mag. Helmut **Kukacka**, Anton **Wattaul**, Doris **Bures**, Detlev **Neudeck**, der Ausschussobmann Mag.

Walter **Tancsits** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Matthias **Reichhold**.

Die Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger** und Mag. Walter **Tancsits** brachten einen Abänderungsantrag betreffend § 15 Abs. 1 Z 9 und 14 sowie Entfall der Z 3 in § 38 ein, der redaktionelle Änderungen zum Inhalt hat.

Bei der Abstimmung wurde die Regierungsvorlage unter Berücksichtigung des erwähnten Abänderungsantrages mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Bautenausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2002 06 04

**Ing. Herbert L. Graf**

Berichterstatter

**Mag. Walter Tancsits**

Obmann