

874/AB XXII. GP

Eingelangt am 05.12.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 954/J-NR/2003 betreffend Einführung von privaten Mautsheriffs zur Kontrolle des LKW-Road-Pricings, die die Abgeordneten Eder und GenossInnen am 22. Oktober 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche zusätzliche Kosten fallen im Bereich der ASFINAG für die 100 Mautkontrolleure sowie die benötigten Dienstfahrzeuge und deren Betriebskosten sowie an zusätzlichen Verwaltungskosten an?

Antwort:

Nach den von der ASFINAG gemachten Angaben werden die jährlichen Kosten für den Einsatz der Mautaufsichtsorgane bei ca. 4,5 Mio. € liegen. Die Gesellschaft erwartet für laufende Personalaufwendungen (Gehälter, Schulungen u.a.) Kosten in der Höhe von ca. 4 Mio. € und für laufende Sachaufwendungen (Betrieb und Wartung der Kontrollfahrzeuge und Einsatzmittel, Betriebskosten der Stützpunkte u.a.) Kosten in der Höhe von ca. 0,5 Mio. €. Für das erste Einsatzjahr fallen weiters die Kosten der Grundausbildung, der erstmaligen Beschaffung von Kontrollfahrzeugen samt Einsatzmittel bzw. Uniformen sowie der Schaffung bzw. Adaptierung von Einsatzstützpunkten in der Höhe von ca. 2 Mio. € an. Es wird darauf hingewiesen, dass bereits die Einnahmen der ASFINAG aus den Ersatzmauten bzw. aus der Widmung der Strafgelder die Kosten der Mautaufsichtsorgane abdecken.

Frage 2:

Welche Aufgaben bzw. welche Kompetenzen werden den privaten LKW-Kontrolleuren zugestanden?

Antwort:

Gemäß § 18 des vom Nationalrat im Juni 2002 mit großer Mehrheit beschlossenen Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 wirken die Mautaufsichtsorgane an der Vollziehung dieses Gesetzes durch Überwachung der Einhaltung seiner Vorschriften, durch Entgegennahme von Ersatzmautzahlungen, durch Maßnahmen zur Einleitung des Verwaltungsstrafverfahrens, durch Einhebung vorläufiger Sicherheiten sowie durch Verhinderung der Fortsetzung der Fahrt mit. Um ihren Aufgaben nachkommen zu können sind sie berechtigt, Fahrzeuge aus dem Fließverkehr anzuhalten, Identitätsdaten festzustellen und das Fahrzeug einschließlich aller am oder im Fahrzeug angebrachter Geräte zu kontrollieren.

Frage 3:

Zu welchen Aufgaben werden die privaten Mautkontrolleure Assistenzleistungen von Gendarmerie und Polizei benötigen?

Antwort:

Bei den Mautaufsichtsorganen handelt es sich um Organe der öffentlichen Aufsicht, deren Akte nicht der ASFINAG, sondern der Bezirksverwaltungsbehörde zuzurechnen sind, von denen sie bestellt und vereidigt wurden. Die Organe der Straßenaufsicht sind gemäß § 28 Abs. 1 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 unverzüglich zum Einschreiten aufzufordern, wenn im Falle der Verweigerung sowohl der Ersatzmautleistung als auch der Leistung einer vorläufigen Sicherheit die Mautaufsichtsorgane die Weiterfahrt untersagen bzw. zur Verhinderung der Weiterfahrt am Fahrzeug technische Sperren anbringen.

Frage 4 und 5:

Warum wurde nicht von vornherein, was wesentlich effizienter gewesen wäre, die Autobahn-gendarmerie mit der Kontrolle des LKW-Road Pricings beauftragt?

Warum haben Sie als zuständiger Bundesminister für Verkehr derartig teuren und offensichtlich durch mangelnde Kompetenzen der Organe auch wenig effizienten LKW-Kontrollen durch die ASFINAG zugestimmt und den Aufbau eines eigenen teuren Überwachungskörpers nicht verhindert?

Antwort:

Das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 sieht verpflichtend die Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane an der Vollziehung des Gesetzes vor, wobei diese Aufgabenübertragung in Anknüpfung an die bisherige Rechtslage erfolgte. Es handelt sich um eine effiziente Regelung, weil den Mautaufsichtsorganen ein klar abgegrenztes, in sich geschlossenes Feld von Aufgaben übertragen wurde, das sie selbstständig ohne Eingriff in staatliche Kernaufgaben besorgen können und für das sie eine spezielle Ausbildung erfahren. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wurde keinerlei Kompetenz eingeräumt, von der Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane abzusehen, da die Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht und der Zollwache auf die Mitwirkung an der Vollziehung der Bestimmungen des Gesetzes über die zeitabhängige Maut beschränkt wurde.

Frage 6:

Teilen Sie die Auffassung, dass durch die hohen Mehrkosten der geplanten Kontrolle entsprechend weniger Mittel für den Autobahnneubau zur Verfügung stehen?

Antwort:

Im Hinblick auf die erwarteten zusätzlichen Mauteinnahmen von ca. 580 Mio. € netto ist der Personal- und Sachaufwand für die Mautaufsichtsorgane als äußerst gering zu bewerten. Dieser Aufwand ist unbedingt notwendig, um Verstößen gegen die Mautpflicht effektiv entgegenzutreten und damit die mit der Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut zusätzlich erwarteten Mittel für den Neubau von Autobahnen und Schnellstraßen überhaupt erst sicherzustellen.

Frage 7:

Halten Sie es nicht für sinnvoll, jetzt noch zu veranlassen, dass doch die Gendarmerie neben der Vignettenkontrolle auch das LKW-Road-Pricing Enforcement übernimmt, denn nur auf diese Weise

kann doch eine effiziente und professionelle Strafverfolgung von Mautprellern im Ausland sichergestellt werden?

Antwort:

Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wurde im Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 keinerlei Kompetenz eingeräumt, von der Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane abzusehen. Im übrigen sieht § 27 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 über die den Mautaufsichtsorganen erteilte Ermächtigung zur Einhebung vorläufiger Sicherheiten die notwendigen Zwangsbefugnisse zur wirksamen Verhinderung von Mautprellerei vor. Insbesondere wird auf Abs. 2 dieser Bestimmung verwiesen, wonach auch für weiter zurückliegende Verwaltungsübertretungen eine vorläufige Sicherheit eingehoben werden kann, weil die Strafverfolgung durch Zugriff aus Anlass eines weiteren Eintrittes in das Bundesgebiet sicherzustellen ist.