

Amt der Tiroler Landesregierung

Verfassungsdienst

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation
und Technologie
Stubenring 1
1011 Wien

E-Mail

Dr. Gerhard Thurner
Telefon: 0512/508-2212
Telefax: 0512/508-2205
E-Mail: verfassungsdienst@tirol.gv.at
DVR: 0059463

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002) und das ASFINAG-Gesetz geändert werden; Stellungnahme

Geschäftsza Präs.II-256/317

hl 25.10.2005

Innsbruck,

Zu ZI. BMVIT-324.100/0003-II/ST3/2005 vom 21. Sept. 2005

Zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Art. 1 Z. 16 (§ 10):

Die vorgesehene Mitfinanzierung der Länder von Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen wird entschieden abgelehnt. Es handelt sich hierbei um eine Aufgabe des Bundes, die nach § 2 des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948 ausschließlich vom Bund zu finanzieren ist.

Zu Art. 2 Z. 15 (§ 18 Abs. 2):

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Durchführung von Verkehrserhebungen (wie Verkehrszählungen und dergleichen) sind jedenfalls mit einer Gefahr für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer verbunden. Diese Verkehrsausleitungen führen innerhalb kürzester Zeit zu erheblichen Verkehrsbehinderungen (Rückstauungen), insbesondere im Bereich der Kontrollstellen an der A 12 Inntalautobahn in Kundl und Radfeld. Eine Ausleitung mittels Verkehrsbeeinflussungsanlage kann hier meist nur in den Nachtstunden ohne Absicherung der Stauwurzel durch mobile Einsatzstreifen durchgeführt werden. Auch bei niedriger Verkehrsfrequenz (DTV vom 44.761 Kfz/24 h an der Zählstelle in Kundl) entstehen durch die hohen Betriebsgeschwindigkeiten auf Autobahnen erhebliche Risiken für die Fahrzeuglenker. Aus Gründen der Sicherheit des Fahrzeugverkehrs ist es deshalb unbedingt erforderlich, dass solche Verkehrsausleitungen nur durch besonders geschulte und erfahrene Organe der Verkehrspolizei durchgeführt werden.

Zu Art. 2 Z. 18 (§ 28 Abs. 1):

Da die Organe der Straßenaufsicht nach § 29 Abs. 1 an der Vollziehung der Bestimmungen über die zeitabhängige Maut mitzuwirken haben, sollten die Befugnisse nach § 28 Abs. 1 nicht nur den "Mautaufsichtsorganen", sondern auch den Organen der Straßenaufsicht zukommen.

Fehler! Unbekanntes Schalterargument.Zu Art. 3 (Art. II § 8a):

Vizekanzler Gorbach hat in einem Brief an Landeshauptmann DDr. van Staa vom 10. Mai 2005 mitgeteilt, dass er eine Einigung mit Kommissar Jacques Barrot erzielt habe, wonach die Brennermauttarife im Rahmen eines Vorgriffs auf die neue Wegekosten-Richtlinie beibehalten werden können und das Verfahren mit In-Kraft-Treten der neuen Wegekostenrichtlinie, die einen 25%igen Mautzuschlag für die Querfinanzierung des Brenner Basistunnels erlaubt, definitiv eingestellt werden soll.

Der EuGH hat in seinem Urteil im Jahr 2000 erkannt, dass die für die Teilstrecken seinerzeit geltenden Mauttarife in Relation zur Gesamtstreckenmaut den Transitverkehr diskriminierten, und zum anderen, dass die Maut auf der Gesamtstrecke überhöht sei, ohne allerdings eine konkrete Höhe einer gemeinschaftsrechtskonformen Maut zu nennen. Ein Zillertaler Frächter hatte in der Folge einen Musterprozess gegen die ASFINAG wegen der Mauthöhe im Zeitraum 1997 und Jänner 2002 angestrengt, der vor dem Handelsgericht Wien mit einem Vergleich endete.

Die ASFINAG hat hierauf – um möglichen Folgeprozessen zuvorzukommen – den Frächtern, die im Zeitraum zwischen 01.07.1995 bis 19.07.1999 und/oder 01.07.2000 bis 31.01.2001 für Fahrten mit Lkw der ehemaligen Kategorie C an der Hauptmautstelle Schönberg den Gesamtstreckentarif entrichtet haben, die Rückerstattung von 38,5 % der bezahlten Mautbeträge angeboten.

In einer APA Aussendung vom 15. September 2005 teilte die ASFINAG kürzlich mit, dass rund 2000 Frächter bei der ASFINAG eine Rückzahlung beantragt haben. 92 % der Anträge wurden bislang anerkannt. Die Wirtschaftskammer schätzt den Betrag der Rückzahlungen auf rund 300 Millionen Euro.

Die vorliegende Regelung im § 8a ist zu eng. Es sollte bereits jetzt – noch vor Annahme der neuen Wegekosten-Richtlinie – eine Bestimmung zusätzlich eingefügt werden, die eine Querfinanzierung auch auf anderen Strecken ermöglicht. Der Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG führt neben dem Brenner Basistunnel auch die Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava, des Weiteren die Eisenbahnachse Prag-Linz sowie die Eisenbahnachse Danzig-Warschau-Brünn-Bratislava-Wien als vorrangige Vorhaben an. Somit würde auch bei einer entsprechend allgemein gehaltenen Fassung für diese Eisenbahnprojekte die Möglichkeit eröffnet, auf parallel führenden hochrangigen Straßen Mauterträge im Rahmen der Querfinanzierung für diese Schienenprojekte zu realisieren.

Im § 8a sollte deshalb folgender Abs. 2 angefügt werden:

"Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung auf Autobahnen und Schnellstraßen bzw. auf Abschnitten derselben in Umsetzung europarechtlicher Vorschriften die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft verpflichten, zusätzlich zu den nach dem Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, einzuhebenden Netto-Benützungsentgelten Mautaufschläge im Ausmaß von bis zu 25 % des Straßenbenützungsentgeltes einzuheben.

Diese zusätzlichen Einnahmen sind von der ASFINAG an einen beim Bundesministerium für Finanzen einzurichtenden Fonds abzuführen und zweckgebunden für vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse nach Art. 19a der Entscheidung Nr. 884/2004/EG zu verwenden."

25 Ausfertigungen sowie eine elektronische Fassung dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Dr. Liener
Landesamtsdirektor