

Vorblatt

Problem:

Die Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG (CELEX-Nr.: 31999L0062) wurde durch die Richtlinie 2006/38/EG (CELEX-Nr.: 32006L0038) geändert.

Lösung:

Umsetzung der Richtlinie 2006/38/EG

Alternative:

keine

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

Für Bund, Länder und Gemeinden tritt keine Erhöhung des Personal- und Sachaufwandes ein. Dem Bund fließen bei Festsetzung erhöhter Mauttarife gemäß § 9 Abs. 7 lit.b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG) Mittel zu, die zweckgebunden zur Finanzierung vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse gemäß Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG zu verwenden sind.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Den Vorschriften der Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG wird entsprochen.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

keine

Konsultationsverfahren:

Der vorliegende Gesetzesentwurf unterliegt mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikel 1 Z 7, 27 und 28 sowie des Artikel 2 Z 1 und 2 (Umsetzung zwingender Vorschriften des Gemeinschaftsrechts) dem Anwendungsbereich der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Die in Artikel 1 vorgesehene Änderung des BStMG dient der Umsetzung der Richtlinie 2006/38/EG (CELEX-Nr.: 32006L0038), mit der die Richtlinie 1999/62/EG (CELEX-Nr.: 31999L0062) des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Wegekostenrichtlinie) geändert wurde. In Z 2 werden die Kriterien für die Bemaubarkeit von Bundesstraßen neu geregelt und in Z 7 werden in § 9 enthaltene Bestimmungen über die Bildung der Mauttarife geändert. Mit der in § 9 Abs. 5 enthaltenen Regelung wird der in der Wegekostenrichtlinie enthaltene Verpflichtung zur Differenzierung der Mauttarife nach EURO-Emissionsklassen bis zum Jahr 2010 entsprochen. Im Sinne der in Artikel 7 Abs. 11 der Wegekostenrichtlinie enthaltenen Regelungen über die Festsetzung erhöhter Mauttarife wird die Verordnungsermächtigung des § 9 Abs. 7 durch eine Ergänzung mit lit. b erweitert.

Neben den Bestimmungen, welche die Mautdifferenzierung nach EURO-Emissionsklassen betreffen, erfolgen redaktionelle Klarstellungen und Anpassungen unter Verwertung der Erfahrungen bei der Vollziehung des BStMG. So wird die Verpflichtung von Arbeitgebern vorgesehen, die bei ihnen Beschäftigten über den ordnungsgemäßen Einsatz des Gerätes zur elektronischen Entrichtung der Maut zu informieren, sofern sie diese zu Fahrten auf Mautstrecken veranlassen. Außerdem erfolgen eine Senkung des in §§ 20 und 21 vorgesehenen Strafrahmens und Regelungen über die jährliche Valorisierung der fahrleistungs- und zeitabhängigen Mauttarife.

Die in Artikel 2 vorgesehene Änderung des ASFINAG-Gesetzes regelt die zweckgebundene Weiterleitung der von der ASFINAG gemäß § 9 Abs. 7 lit. b BStMG zusätzlich eingehobenen Benützungsentgelte an den Bund zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse oder anderer vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse gemäß Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG.

Finanzielle Auswirkungen:

Für Bund, Länder und Gemeinden tritt keine Erhöhung des Personal- und Sachaufwandes ein.

Bei Festsetzung erhöhter Mauttarife gemäß § 9 Abs. 7 lit. b BStMG in dem nach Artikel 7 Abs. 11 der Wegekostenrichtlinie höchstens zulässigen Ausmaß (Aufschlag von 25 %) können jährlich auf der A 13 Brenner Autobahn Mittel in der Höhe von ca. 21 Mio. € generiert werden, die dem Bund zufließen und zweckgebunden zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zu verwenden sind.

Die Differenzierung der Mauttarife nach EURO-Emissionsklassen wird nicht zu zusätzlichen Einnahmen der ASFINAG führen, da gemäß Artikel 7 Abs. 10 lit. a der Wegekostenrichtlinie ein Anstieg der Einnahmen aus einer Mautdifferenzierung nicht zu Gesamteinnahmen führen darf, die über den anrechenbaren Infrastrukturkosten liegen.

Umsetzung von Gemeinschaftsrecht:

Die im vorliegenden Gesetzentwurf enthaltenen Bestimmungen des Artikel 1 Z 2, 7, 27 und 28 sowie des Artikel 2 Z 1 und 2 dienen der Umsetzung der Richtlinie 2006/38/EG.

Kompetenzgrundlage:

Die verfassungsrechtliche Zuständigkeit des Bundes für dieses Bundesgesetz gründet sich auf Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG als „Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge“.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002):

Zu Z 1, 5, 6, 20 und 26 (Inhaltsverzeichnis, Überschrift vor § 8, § 8 Abs. 2 bis 4, § 21 und § 33 Abs. 5 und 6):

Die in § 8 Abs. 2 und 3 enthaltenen Änderungen stellen klar, dass einerseits die Pflicht zur Einstellung der Achsenanzahl auf dem Fahrzeuggerät den Fahrzeuglenker trifft und in der Mautordnung die näheren Regelungen über alle die Fahrzeuglenker treffenden Verhaltenspflichten zu erfolgen haben und dass andererseits korrespondierend mit der in § 9 Abs. 5 und 6 vorgesehenen Differenzierung der Mauttarife

nach EURO-Emissionsklassen und Bildung von Tarifgruppen von den Fahrzeuglenkern Nachweise mitzuführen sind, die eine Zuordnung des von ihnen gelenkten Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe ermöglichen.

Die Schaffung einer Verpflichtung von Arbeitgebern, ihre Fahrer über den ordnungsgemäßen Gebrauch der Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut zu informieren, kann zu einer Reduktion von Aufforderungen zur Zahlung einer Ersatzmaut bzw. von Verwaltungsstrafverfahren beitragen.

Die Ausgestaltung der Bestimmung über die Informationsverpflichtung erfolgt analog zu der Bestimmung des § 103 Abs. 4 fünfter Satz des Kraftfahrzeuggesetzes 1967. Adressat der Bestimmung sind Arbeitgeber, da eine entsprechende Verpflichtung für Zulassungsbesitzer etwa im Fall der Vermietung von Kraftfahrzeugen an Frächter zu dem sachlich nicht rechtfertigbaren Ergebnis führen würde, dass zwar den Fahrzeugverleiher die Informationsverpflichtungen treffen würden, nicht aber den Frächter, der das Fahrzeug ausleiht und in dessen Einflussphäre die Fahrzeuglenker stehen.

Die Arbeitgeber haben alle bei ihnen beschäftigten Lenker unabhängig von der rechtlichen Ausgestaltung des Beschäftigungsverhältnisses zu informieren. Unterbleibt jedoch die Information der Fahrzeuglenker, können sich diese in einem Strafverfahren weder auf einen Rechtfertigungs- noch einen Entschuldigungsgrund berufen, da die Pflichten der Fahrzeuglenker unverändert bestehen bleiben.

Zu Z 1 und 22 (Inhaltsverzeichnis, Überschrift vor § 30):

Die Bezeichnung der in § 47 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 geregelten Evidenz wird richtiggestellt.

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 2 bis 4):

Die Wegekostenrichtlinie in der geänderten Fassung sieht keine Kriterien für die Bemaubarkeit von Straßen mehr vor. Im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit sowie der Flüssigkeit des Verkehrs wird nunmehr in § 1 Abs. 2 für die Bemaubarkeit von Bundesstraßenstrecken die niveaufreie Ausführung der Anschlussstellen in ihrem Verlauf vorgesehen. Nicht erforderlich für die Bemaubarkeit soll der Ausbau einer Straße mit mehrspurigen Richtungsfahrbahnen oder mit einer baulichen Mitteltrennung der Richtungsfahrbahnen sein, da eine vom Verkehrsaufkommen unabhängige Verpflichtung zur Einhaltung eines solchen Ausbaustandards den Geboten der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit widersprechen würde.

Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) wird gemäß § 1 Abs. 3 des Bundesstraßengesetzes 1971 nur solche Straßenstrecken als Bundesstraßen übernehmen dürfen, die den Kriterien des § 2 Abs. 1 zweiter Satz des Bundesstraßengesetzes 1971 entsprechen und deren Zufahrten mit Ausnahme der in § 26 des Bundesstraßengesetzes 1971 geregelten Fälle Anschlussstellen sind, die außer am Anfang und Ende der Straßenstrecke niveaufrei ausgeführt sind. Bestehende Bundesstraßenstrecken, die der Bestimmung des § 1 Abs. 2 nicht entsprechen, bleiben bis zu ihrer Anpassung nicht bemaubar.

Zur Verhinderung einer sachlich nicht zu rechtfertigenden Bemaubarkeit isolierter Straßenabschnitte ohne Verbindung zum restlichen Bundesstraßennetz wird in § 1 Abs. 3 vorgesehen, dass nur solche Bundesstraßenstrecken bemaubar werden dürfen, die für jede Fahrtrichtung aus mindestens zwei Mautabschnitten bestehen.

Die Bestimmung des § 1 Abs. 4 entspricht jener des § 1 Abs. 3 in der alten Fassung.

Zu Z 3 und 8 (§ 6 und § 10 Abs. 3):

Die Abgrenzung der Mautpflicht für mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, wird im Sinne der bereits bestehenden Regelung in der Mautordnung dahingehend ergänzt, dass Fahrzeuge, für die kein Nachweis des Eigengewichtes erbracht werden kann, der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht unterliegen.

Zu Z 4 und 25 (§ 7 und § 32 Abs. 2):

Neben einer besseren Gliederung des § 7 über die Mauteinrichtung erfolgt die Klarstellung, dass einerseits mit der Zulassung „anderer Formen der Mauteinrichtung“ die in der Mautordnung bereits vorgesehene Nachentrichtung der Maut gemeint ist und nicht etwa ein elektronisches Mautsystem, das keine der im Artikel 2 Abs. 1 der Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG genannten Techniken nutzt, und dass andererseits die Bemaubarkeit der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte so zu erfolgen hat, dass auf sie gemäß Artikel 1 Abs. 2 der Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG deren Bestimmungen nicht anwendbar sind.

Zu Z 7 und 26 (§ 9 Abs. 4 bis 9 und § 33 Abs. 5):

In § 9 Abs. 4 wird im Sinne der bisher getroffenen Abgrenzung der Begriff „Mautabschnitt“ definiert und es erfolgt im Zusammenhang mit der in § 9 Abs. 9 geregelten jährlichen Valorisierung der

fahrleistungsabhängigen Mauttarife die notwendige Neufassung der Rundungsbestimmung für die Festlegung der Mautabschnittstarife.

Die Bestimmung des § 9 Abs. 5 wird im Sinne der in der Wegekostenrichtlinie enthaltenen Ermächtigung zur Differenzierung der Mauttarife nach den in Anhang 0 der Wegekostenrichtlinie angeführten EURO-Emissionsklassen ergänzt. Die Ermächtigung zu dieser Mautdifferenzierung wird mit Wirkung vom 1. Jänner 2010 durch eine Verpflichtung zu einer solchen Mautdifferenzierung ersetzt, da die Wegekostenrichtlinie die Mitgliedstaaten spätestens im Jahr 2010 zu einer solchen Mautdifferenzierung verpflichtet und die in der Richtlinie vorgesehenen Ausnahmen von der Mautdifferenzierung nicht zum Tragen kommen. Da die Festlegung unterschiedlicher Mauttarife für jede einzelne EURO-Emissionsklasse weder praktikabel noch im Hinblick auf die intendierte tarifliche Begünstigung hauptsächlich der schadstoffärmsten Fahrzeuge zielführend ist, wird ergänzend vorgesehen, dass die EURO-Emissionsklassen zu Tarifgruppen zusammenzufassen sind.

§ 9 Abs. 6 sieht notwendige Ergänzungen zu der in Abs. 5 vorgesehenen Mautdifferenzierung nach EURO-Emissionsklassen vor, wobei die unter Verzicht auf eine gesonderte Mautdifferenzierung nach Schadstoffklassen vorgesehene Zuordnung von Fahrzeugen, die nicht dem Anwendungsbereich der in Anhang 0 der Wegekostenrichtlinie angeführten EURO-Emissionsklassen unterliegen, zur Tarifgruppe, für die der niedrigste Tarif festgesetzt wird, nur einen verschwindend kleinen Anteil des der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegenden Fahrzeugkollektivs betrifft, der im wesentlichen der privaten Personenbeförderung dient.

Im § 9 Abs. 7 wird in lit. a die bisher bereits vorgesehene Ermächtigung zur Festlegung höherer Mauttarife für überdurchschnittlich teure Strecken dahingehend klargestellt, dass es sich bei den in § 10 Abs. 2 genannten Strecken auch um solche Strecken handelt, die überdurchschnittlich hohe Kosten verursachen.

Bei der Regelung des § 9 Abs. 7 lit. b handelt es sich um die Ermächtigung zur befristeten Festlegung höherer Mauttarife nach Maßgabe des Artikel 7 Abs. 11 der Richtlinie, der nunmehr die Mitgliedstaaten ermächtigt, in Ausnahmefällen bei Verkehrswegen in Bergregionen nach Befassung der Europäischen Kommission einen Mautaufschlag für bestimmte Straßenabschnitte zu erheben, wobei bei neuen grenzüberschreitenden Vorhaben die Anwendung dieser Bestimmung der Richtlinie der Zustimmung des Nachbarstaates unterliegt. Diese Straßenabschnitte müssen von einer akuten, den ungehinderten Fahrzeugverkehr beeinträchtigenden Verkehrsüberlastung betroffen sein oder deren Benutzung durch Fahrzeuge verursacht erhebliche Umweltschäden. Die durch den Mautaufschlag erzielten Einnahmen sind in vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse nach Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG zu investieren, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw. der betreffenden Umweltschäden beitragen und die auf derselben Verkehrsachse liegen wie die Straßenachse, für die der Mautaufschlag gilt. Der Mautaufschlag darf maximal 15 % der Mauttarife betragen. Werden aber die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse im Hinblick auf die Infrastruktur in Berggebieten investiert, darf der Aufschlag maximal 25 % betragen. Die Erhebung des Aufschlags darf keine Benachteiligung des gewerblichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zur Folge haben. Vor Erhebung des Aufschlages sind der Europäischen Kommission Finanzierungspläne für die Infrastruktur, für die der Aufschlag erhoben wird, und eine Kosten-Nutzen-Analyse für das neue Infrastrukturvorhaben vorzulegen. Gleichzeitig ist der Zeitraum, in dem der Aufschlag erhoben werden soll, zu begrenzen; er soll hinsichtlich der erwarteten Einnahmen mit den vorgelegten Finanzierungsplänen und der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse vereinbar sein. Die Europäischen Kommission kann nach Befassung eines in der Wegekostenrichtlinie vorgesehenen Ausschusses den vom Mitgliedstaat geplanten Aufschlag ablehnen oder dessen Abänderung verlangen, sofern dieser nicht dem Artikel 7 Abs. 11 der Wegekostenrichtlinie entspricht oder der geplante Aufschlag erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in Regionen in Randlage haben wird.

Artikel 9 Abs. 1a der Richtlinie 1999/62/EG deklariert, dass die Festlegung zeitlich und örtlich begrenzter Stau- und Umweltlenkungsgebühren im autonomen Kompetenzbereich der EU-Mitgliedsstaaten verbleibt. Sofern eine besondere gesetzliche Regelung erfolgt, sollen nach Maßgabe der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben gemäß § 9 Abs. 7 lit. c erhöhte Mauttarife festgesetzt werden können.

Die Bestimmung des § 9 Abs. 8 über die Mauttarifbildung wird im Sinne der von der Richtlinie 2006/38/EG getroffenen Regelungen über die Anrechnung von Infrastrukturkosten bei der Bildung der Mauttarife angepasst.

Schließlich erfolgt in § 9 Abs. 9 die Regelung der jährlichen Valorisierung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife.

Zu Z 9 (§ 12 Abs. 3):

Wie bei den Tarifen der fahrleistungsabhängigen Maut wird eine jährliche Valorisierung der Vignettenpreise vorgesehen.

Zu Z 10 und 11 (§ 15 Abs. 1 Z 2 und 5 bis 7):

Die Bestimmungen über den notwendigen Inhalt der Mautordnung werden im Sinne der Neufassung des § 1 sowie der Änderung des § 7 über die Mautentrichtung, des § 8 über die Pflichten der Fahrzeuglenker und des § 9 über die Mauttarife angepasst.

Zu Z 12 (§ 15 Abs. 1 Z 16):

Die in § 18 Abs. 2 enthaltene Regelung über die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen im Bereich von Mautkontrollplätzen durch besonders geschulte Mautaufsichtsorgane wird durch eine Bestimmung über die Festlegung dieser Plätze in der Mautordnung ergänzt.

Zu Z 13 (§ 15 Abs. 2 Z 4):

Ein redaktioneller Fehler wird beseitigt.

Zu Z 14 (§ 16 Abs. 1):

Die Regelung über die Verlautbarung der Mautordnung im Internet wird durch die Angabe der Internetadresse der ASFINAG ergänzt.

Zu Z 15 (§ 18 Abs. 2):

Im Zusammenhang mit der in §§ 6 und 10 Abs. 3 für einen besonderen Fall vorgesehenen Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen von der zeitabhängigen Mautpflicht und mit der in § 9 vorgesehenen Mautdifferenzierung nach EURO-Emissionsklassen werden die Kontrollbefugnisse der Mautaufsichtsorgane angepasst.

Zu Z 16, 18, 19 und 26 (§ 19 Abs. 1, § 20 und § 33 Abs. 6):

Mit dem in der Stammfassung des BStMG vorgesehenen Strafrahen sollte in Gefolge der Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut unbedingt vermieden werden, dass Mautprellerei zum Massendelikt wird, weil sie sich rechnet. Es bedurfte daher einer empfindlichen Sanktion, um von der Begehung derartiger Verwaltungsübertretungen wirksam abzuschrecken. Es hat sich erwiesen, dass die Fahrzeuglenker dauerhaft und in hohem Maße ihrer Pflicht zur ordnungsgemäßen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut nachkommen. Es erscheint daher nunmehr eine Absenkung des Strafrahens gerechtfertigt. Die Änderung des Höchstbetrages der Ersatzmaut ist durch die Senkung der Mindeststrafe bedingt.

Durch die Neufassung des § 20 Abs. 3 wird klargestellt, dass Strafflosigkeit der Tat in den Fällen des § 19 Abs. 3 und 4 dann eintritt, wenn die Ersatzmaut fristgerecht dem in der Aufforderung angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.

Zu Z 17 und 26 (§ 19 Abs. 4 letzter Satz und § 33 Abs. 6):

Die Frist zur Zahlung der Ersatzmaut in den Fällen des § 19 Abs. 4 wird von drei auf vier Wochen verlängert.

Zu Z 21 (§ 24 Abs. 1):

Es handelt sich um eine Anpassung an die Diktion der übrigen Bestimmungen des BStMG.

Zu Z 23 (§ 30 Abs. 1):

Ein redaktioneller Fehler wird beseitigt.

Zu Z 24 (§ 31):

Die ursprünglich in Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG enthaltene Regelung der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme wurde durch die Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG ersetzt, die mit der BStMG-Novelle BGBl. I Nr. 26/2006 umgesetzt wurde.

Zu Z 27 (§ 35 Abs. 3):

Es erfolgt der vollständige Verweis auf die Richtlinien 1999/62/EG und 2006/38/EG. Dadurch werden die übrigen Bestimmungen des BStMG, in denen Verweise auf die Wegekostenrichtlinie enthalten sind, leichter lesbar.

Zu Z 28 (§ 37):

Der gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtung zum Hinweis auf die Umsetzung der Richtlinie 2006/38/EG wird entsprochen.

Zu Artikel 2 (Änderung des ASFINAG-Gesetzes):**Zu Z 1, 2 und 4 (Artikel II § 8a und § 11, Artikel XI § 2):**

Die Bestimmung des § 9 Abs. 7 lit. b BStMG über die Ermächtigung zur befristeten Festsetzung höherer Mautabschnittstarife oder höherer Grundkilometertarife wird im Sinne des Artikel 7 Abs. 11 der Wegekostenrichtlinie in Artikel II § 8a Abs. 2 und 3 um die Verpflichtung der ASFINAG ergänzt, die auf Grund einer solchen Tariffestsetzung zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beitrag zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse oder anderer vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse gemäß Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG zu leisten. Die Bestimmungen des Artikel II § 8a Abs. 4 bis 6 sehen die näheren Modalitäten für die Überweisung der Mittel an den Bund vor. Mit Artikel II § 11 wird der gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtung zum Hinweis auf die Umsetzung der Richtlinie 2006/38/EG entsprochen.

Zu Z 3 (Artikel II § 15a Abs. 1):

Die Bestimmung des Artikel II § 15a wird im Sinne einer Klarstellung dahingehend ergänzt, dass bei Berechnung des Betrages von 1 % der auf den in § 10 Abs. 2 BStMG genannten Strecken eingehobenen Netto-Benützungsentgelte, die für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung dieser Strecken den Bundesländern zur Verfügung zu stellen sind, jene Beträge, die der ASFINAG auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 lit. b BStMG zufließen und von ihr an den Bund als zweckgebundene Finanzierungsbeiträge gemäß Artikel II § 8a abzuführen sind, nicht zu berücksichtigen sind.