

## Entwurf

**Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel 1****Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002**

Das Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG), BGBl. I Nr. 109/2002, geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 26/2006, wird wie folgt geändert:

*1. Im Inhaltsverzeichnis wird die Zeile „§ 8 Pflichten der Fahrzeuglenker“ durch die Zeile „§ 8 Pflichten der Fahrzeuglenker und Arbeitgeber“, die Zeile „§ 21 Verletzung der Anhaltepflicht“ durch die Zeile „§ 21 Verletzung der Informations- und Anhaltepflicht“, die Zeile „§ 30 Auskünfte aus der zentralen Kraftfahrzeugevidenz“ durch die Zeile „§ 30 Auskünfte aus der Zulassungsevidenz“ ersetzt.*

*2. Im § 1 werden Abs. 2 und 3 durch folgende Abs. 2 bis 4 ersetzt:*

„(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung unter Verkehr stehende Bundesstraßenstrecken, die Zu- und Abfahrten aufweisen, die nicht in Form von Anschlussstellen ausgeführt sind (§ 2 Abs. 2 und § 26 Abs. 1 erster Satz des Bundesstraßengesetzes 1971), von der Mautpflicht auszunehmen.

(3) Die Festlegung von Mautabschnitten gemäß § 9 Abs. 4 setzt voraus, dass die betroffene Bundesstraßenstrecke für jede Fahrtrichtung mindestens zwei Mautabschnitte umfasst.

(4) Mautpflichtige Bundesstraßen (Mautstrecken) sind deutlich und rechtzeitig als solche zu kennzeichnen.“

*3. Im § 6 wird folgender Satz angefügt:*

„Sofern kein Nachweis des Eigengewichtes erbracht wird, gelten diese Fahrzeuge als solche mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 Tonnen.“

*4. § 7 lautet:*

„§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit diesen Geräten ausstatten können.

(2) Für die Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut kann ein angemessener Kostenersatz gefordert werden, der mit den Anforderungen des Artikel 7 Abs. 4 und 6 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist. Andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz dieser Geräte können zusätzlich zugelassen werden.

(3) Zur Mautabwicklung ist eine in Artikel 2 der Richtlinie 2004/52/EG genannte Technik zu nutzen und es ist nach Maßgabe der Artikel 3 und 4 sowie des Anhanges der Richtlinie 2004/52/EG der europäische elektronische Mautdienst anzubieten.

(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst sind in der Mautordnung zu treffen.“

5. Vor § 8 wird die Überschrift „Pflichten der Fahrzeuglenker“ durch die Überschrift „Pflichten der Fahrzeuglenker und Arbeitgeber“ ersetzt.

6. Im § 8 werden Abs. 2 und 3 durch folgende Abs. 2 bis 4 ersetzt:

„(2) Sie haben sich bei Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken der Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden, die Anzahl der Achsen ihres Fahrzeuges und des von diesem gezogenen Anhängers auf dem Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut einzustellen und Nachweise über die Zuordnung des Fahrzeuges zur gemäß § 9 Abs. 5 und 6 tarifbegünstigten Fahrzeugkategorie mitzuführen.

(3) Die näheren Bestimmungen über die Pflichten der Fahrzeuglenker sind in der Mautordnung zu treffen.

(4) Arbeitgeber haben die von ihnen beschäftigten Arbeitnehmer und arbeitnehmerähnliche Personen, sofern sie diese zu Fahrten auf Mautstrecken veranlassen, über den ordnungsgemäßen Einsatz des Gerätes zur elektronischen Entrichtung der Maut zu informieren. Arbeitnehmerähnlich sind Personen, die, ohne in einem Arbeitsverhältnis zu stehen, im Auftrag und für Rechnung bestimmter Personen Arbeit leisten und wirtschaftlich unselbständig sind.“

7. Im § 9 werden Abs. 5 bis 7 durch folgende Abs. 5 bis 8 ersetzt:

„(5) Die Mauttarife können in der Verordnung nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung oder nach Emissionskategorien nach Maßgabe des Artikel 7 Abs. 10 und 12 sowie der in Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG angeführten EURO-Emissionsklassen differenziert werden. Ab 1. Jänner 2010 hat eine Differenzierung der Mauttarife nach EURO-Emissionsklassen zu erfolgen. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen. Differenzierungen nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung sind auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig.

(6) Fahrzeuge, die nicht den in Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG angeführten EURO-Emissionsklassen unterliegen, sind jener Tarifgruppe zuzuordnen, für die der niedrigste Tarif festgesetzt wird. Sind Fahrzeuge, denen nur ein einziges Kennzeichen zugewiesen wurde, nicht derselben Tarifgruppe zuzuordnen, so gilt für alle Fahrzeuge der Tarif jener Tarifgruppe, für die der höchste Tarif festgesetzt wird.

(7) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung

- a) für Bundesstraßenstrecken, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere für die in § 10 Abs. 2 genannten Strecken, Mautabschnittstarife festsetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund der Berechnung gemäß Abs. 4 ergeben,
- b) nach Maßgabe des Artikel 7 Abs. 11 der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnittstarife erhöhen oder höhere Grundkilometertarife festsetzen,
- c) nach Maßgabe des Artikel 9 Abs. 1a der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnittstarife erhöhen oder höhere Grundkilometertarife festsetzen.

(8) Die Berechnung der Mauttarife hat den Bestimmungen der Artikel 2 lit. aa, 7 Abs. 9 bis 12 sowie Artikel 7a Abs. 1 und 7 der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.“

8. Im § 10 Abs. 3 wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt:

„Sofern kein Nachweis des Eigengewichtes erbracht wird, gelten diese Fahrzeuge als solche mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 Tonnen.“

9. Im § 15 Abs. 1 lauten Z 5 bis 7 wie folgt:

- „5. Bestimmungen über die Zulassung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut, ihre Anbringung am oder im Fahrzeug, ihren Einsatz sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst (§ 7 Abs. 1 und 3);
6. Bestimmungen über die Pflichten der Kraftfahrzeuglenker (§ 8 Abs. 2 und 3);

7. die Festlegung der Mautabschnitte und der Mautabschnittstarife sowie Bestimmungen über die für die Zuordnung von Fahrzeugen zur tarifbegünstigten Fahrzeugkategorie erforderlichen Nachweise (§ 9);“

10. Nach § 15 Abs. 1 Z 15 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt; folgende Z 16 wird angefügt:  
 „16. die Festlegung der Mautkontrollplätze (§ 18 Abs. 2).“

11. Im § 18 Abs. 2 erster Satz wird nach dem Wort „festzustellen“ ein Beistrich eingefügt und danach die Wortfolge „Nachweise über die Zuordnung von Fahrzeugen zur gemäß § 9 Abs. 5 und 6 tarifbegünstigten Fahrzeugkategorie zu überprüfen“ eingefügt.

12. § 21 samt Überschrift lautet:

#### **„Verletzung der Informations- und Anhaltepflicht**

**§ 21.** Wer der Bestimmung des § 8 Abs. 4 zuwiderhandelt oder entgegen § 18 Abs. 2 der Aufforderung zum Anhalten nicht Folge leistet, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit Geldstrafe von 100 € bis zu 4 000 € zu bestrafen.“

13. Im § 24 Abs. 1 wird der Ausdruck „ASFINAG“ durch den Ausdruck „Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft“ ersetzt.

14. In der Überschrift vor § 30 wird die Wortfolge „zentralen Kraftfahrzeugevidenz“ durch den Ausdruck „Zulassungsevidenz“ ersetzt.

15. Im § 30 Abs. 1 wird der Ausdruck „Kraftfahrzeugegesetz“ durch den Ausdruck „Kraftfahrzeuggesetz“ ersetzt.

16. Im § 31 entfällt die Wortfolge „unter Bedachtnahme auf Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG“.

17. § 32 erhält die Bezeichnung „§ 32 (1)“; folgender Abs. 2 wird angefügt:

„(2) Die Bemaatung gemäß Abs. 1 muss ohne elektronische Einrichtungen für die Mautabwicklung gewährleistet sein. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann aber für die Mautabwicklung zusätzlich auch ein elektronisches Mautsystem vorsehen, das die Ausstattung von Fahrzeugen mit Geräten zur Mautentrichtung nicht zwingend erforderlich macht.“

18. Im § 33 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) § 8 Abs. 4 und § 21 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2007 treten mit 1. Jänner 2008 in Kraft.“

19. Im § 35 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 1999/62/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006, ABl. Nr. L 157 vom 9. Juni 2006 S. 8.“

20. Im § 37 wird die Wortfolge „Gebühren über die Benützung“ durch die Wortfolge „Gebühren für die Benutzung“ ersetzt und nach der Wortfolge „ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42,“ wird die Wortfolge „in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006, ABl. Nr. L 157 vom 9. Juni 2006 S. 8,“ eingefügt.

## **Artikel 2**

### **Änderung des ASFINAG-Gesetzes**

Das ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 26/2006, wird wie folgt geändert:

1. Im Artikel II lautet § 8a:

„§ 8a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, Rückstellungen im Ausmaß von 20 v.H. der auf der A 13 Brenner Autobahn nach dem Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, ab 1. Jänner 2006 bis zum Eintritt der Verpflichtung gemäß Abs. 2 eingehobenen Netto-Benützungsentgelte für die Leistung von Beiträgen zur Finanzierung des auf

österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zu bilden.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf der A 13 Brenner Autobahn auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte an den Bund als Beitrag zur Finanzierung des in Abs. 1 genannten Vorhabens zu leisten.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf anderen Mautstrecken in Bergregionen auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte an den Bund als Beitrag zur Finanzierung von vorrangigen, auf derselben Verkehrsachse wie die betroffenen Mautstrecken liegenden Vorhaben von europäischem Interesse gemäß Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG zu leisten.

(4) Netto-Benützungsentgelte sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.

(5) Die Netto-Benützungsentgelte sind unverzinst nach Abzug der auf sie entfallenden Gebühren, Spesen und Abschläge, die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu tragen sind, zu überweisen.

(6) Die Termine für die Überweisung der Mittel gemäß Abs. 2 und 3 sind zwischen dem Bund und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft vertraglich zu regeln. Die gemäß Abs. 1 rückgestellten Mittel sind gemeinsam mit der ersten Überweisung der Mittel gemäß Abs. 2 an den Bund zu leisten.“

*2. Im Artikel II lautet § 11:*

„§ 11. Die Bestimmung des § 8a dient der Umsetzung des Artikel 7 Abs. 11 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006, ABl. Nr. L 157 vom 9. Juni 2006 S. 8.“

*3. Im Artikel II § 15a Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:*

„Netto-Benützungsentgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen, sind bei der Ermittlung der Berechnungsgrundlage nicht zu berücksichtigen.“

*4. Im Artikel XI § 2 wird die Wortfolge „7 bis 10“ durch die Wortfolge „7 bis 11“ ersetzt.*