

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 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 Gesetzentwurf unterliegt mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikel 1 Z 7, 19 und 20 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, mit der die Richtlinie 1999/62/EG 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 und Artikel 9 Abs. 1a der Wegekostenrichtlinie enthaltenen Regelungen über die Festsetzung erhöhter Mauttarife wird die Verordnungsermächtigung des § 9 Abs. 7 durch eine Ergänzung mit lit. b und c erweitert.

Neben einer Reihe von Bestimmungen, welche die Mautdifferenzierung nach EURO-Emissionsklassen und redaktionelle Klarstellungen und Anpassungen betreffen, 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.

Die in Artikel 2 vorgesehene Änderung des ASFINAG-Gesetzes regelt die 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:

Bei Festsetzung erhöhter Mauttarife gemäß § 9 Abs. 7 lit. b BStMG in dem nach Artikel 7 Abs. 11 der Wegekostenrichtlinie höchsten zulässigen Ausmaß (Aufschlag von 25 %) können jährlich auf der A 13 Brenner Autobahn Mittel in der Höhe von ca. 21 Mio. € generiert werden, die 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, 19 und 20 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, 12 und 18 (Inhaltsverzeichnis, Überschrift vor § 8, § 8 Abs. 2 bis 4, § 21 und § 33 Abs. 5):

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 treffen sind und dass andererseits korrespondierend mit der in § 9 Abs. 5 und 6 vorgesehenen Differenzierung der Mauttarife nach EURO-Emissionsklassen von den Fahrzeuglenkern Nachweise über die Zuordnung des von ihnen gelenkten Fahrzeuges zur tarifbegünstigten Tarifgruppe mitzuführen sind.

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 Kraftfahrgesetzes 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 Unterweisung der Fahrzeuglenker können sich diese in einem Strafverfahren weder auf einen Rechtfertigungs- noch einen Entschuldigungsgrund berufen, da die Pflichten der Fahrzeuglenker unverändert bestehen bleiben.

Durch Festlegung einer Mindeststrafe in der Höhe von 100 € wird eine wirksame Sanktion sichergestellt.

Zu Z 1 und 14 (Inhaltsverzeichnis, Überschrift vor § 30):

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

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 2 bis 4):

Die Wegekostenrichtlinie in der geänderten Fassung sieht keine Kriterien für die Bemautbarkeit von Straßen mehr vor. Im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit sowie der Flüssigkeit des Verkehrs wird nunmehr in § 1 Abs. 2 für die Bemautbarkeit von Bundesstraßen die Ausführung aller Zu- und Abfahrten in Form von Anschlussstellen vorgesehen. Nicht erforderlich für die Bemautbarkeit 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.

Zur Verhinderung einer sachlich nicht zu rechtfertigenden Bemautung isolierter Straßenabschnitte wird in § 1 Abs. 3 vorgesehen, dass nur solche Bundesstraßenstrecken bemautet werden dürfen, die aus mindestens zwei Mautabschnitten bestehen.

Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) wird gemäß § 1 Abs. 3 des Bundesstraßengesetzes 1971 nur solche Straßen als Bundesstraßen übernehmen dürfen, die neben den Kriterien des § 2 Abs. 1 zweiter Satz des Bundesstraßengesetzes 1971 auch das Kriterium der Ausführung aller Zu- und Abfahrten in Form von Anschlussstellen erfüllen und der Bestimmung des § 1 Abs. 3 entsprechen. Bestehende Bundesstraßenstrecken, deren Zu- und Abfahrten nicht in Form von Anschlussstellen ausgeführt sind und für die gemäß § 34 Abs. 6 des BStG 1971 die ASFINAG bis 30. Juni 2007 ein Konzept zur Änderung dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen hat, bleiben bis zu ihrer Anpassung nicht bemautbar.

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 17 (§ 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 Nachrichtung 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 Bemautung 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 (§ 9 Abs. 5 bis 8):

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. Der Verweis auf Artikel 7 Abs. 12 der Wegekostenrichtlinie stellt sicher, dass im Fall, dass die Zuordnung eines Fahrzeuges zur tarifbegünstigten Tarifgruppe nicht nachgewiesen werden kann, der höchste Mauttarif zum Tragen kommt.

§ 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.

Ergänzt wird die Bestimmung des § 9 Abs. 7 durch die Regelung der lit. c, womit im Sinne des Artikel 9 Abs. 1a der Wegekostenrichtlinie eine Ermächtigung zur nicht diskriminierenden Festsetzung von erhöhten Mauttarifen, mit denen zeit- und ortsbedingten Verkehrsstauungen entgegengewirkt werden soll oder die der Bekämpfung von Umweltauswirkungen einschließlich schlechter Luftqualität dienen sollen, vorgesehen wird.

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 angepasst.

Zu Z 9 und 11 (§ 15 Abs. 1 Z 5 bis 7, § 18 Abs. 2):

Die Bestimmungen über den notwendigen Inhalt der Mautordnung und über die Kontrollbefugnisse der Mautaufsichtsorgane werden im Sinne der Änderung des § 7 über die Mautentrichtung, des § 8 über die Pflichten der Fahrzeuglenker und des § 9 über die Mautdifferenzierung nach EURO-Emissionsklassen angepasst.

Zu Z 10 (§ 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 (§ 24 Abs. 1):

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

Zu Z 15 (§ 30 Abs. 1):

Ein redaktioneller Fehler wird beseitigt.

Zu Z 16 (§ 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 19 (§ 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 20 (§ 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 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 Finanzierungsbeiträge gemäß Artikel II § 8a abzuführen sind, nicht zu berücksichtigen sind.

| Geltende Fassung | Textgegenüberstellung | Vorgeschlagene Fassung |
|--|---|--|
| Artikel 1 | | |
| Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 | | |
| <p>Inhaltsverzeichnis</p> <p style="text-align: center;">2. Teil</p> <p>Fahrleistungsabhängige Maut</p> <p>§ 6 bis § 7 ... § 8 Pflichten der Fahrzeuglenker § 9 ...</p> | <p>Inhaltsverzeichnis</p> <p style="text-align: center;">2. Teil</p> <p>Fahrleistungsabhängige Maut</p> <p>§ 6 bis § 7 ... § 8 Pflichten der Fahrzeuglenker und Arbeitgeber § 9 ...</p> | <p>Inhaltsverzeichnis</p> <p style="text-align: center;">2. Teil</p> <p>Fahrleistungsabhängige Maut</p> |
| <p>Inhaltsverzeichnis</p> <p style="text-align: center;">6. Teil</p> <p>Strafbestimmungen</p> <p>§ 20 ... § 21 Verletzung der Anhaltepflicht § 22 bis § 25 ...</p> | <p>Inhaltsverzeichnis</p> <p style="text-align: center;">6. Teil</p> <p>Strafbestimmungen</p> <p>§ 20 ... § 21 Verletzung der Informations- und Anhaltepflicht § 22 bis § 25 ...</p> | <p>Inhaltsverzeichnis</p> <p style="text-align: center;">6. Teil</p> <p>Strafbestimmungen</p> |
| <p>Inhaltsverzeichnis</p> <p style="text-align: center;">7. Teil</p> <p>Behörden und Verfahren</p> <p>§ 26 bis § 29 ... § 30 Auskünfte aus der zentralen Kraftfahrzeugevidenz § 1. (1) ... (2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im</p> | <p>Inhaltsverzeichnis</p> <p style="text-align: center;">7. Teil</p> <p>Behörden und Verfahren</p> <p>§ 26 bis § 29 ... § 30 Auskünfte aus der Zulassungsevidenz § 1. (1) ... (2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im</p> | <p>Inhaltsverzeichnis</p> <p style="text-align: center;">7. Teil</p> <p>Behörden und Verfahren</p> |

Geltende Fassung

Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken, die den Anforderungen der Artikel 2 lit. a und 7 Abs. 2 lit. a der Richtlinie 1999/62/EG, ABI. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42, nicht entsprechen, von der Mautpflicht auszunehmen, sofern nicht eine Ausnahme gemäß Artikel 7 Abs. 2 lit. b dieser Richtlinie zum Tragen kommt.

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

§ 6. Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der fahrleistungsabhängigen Maut. Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probe- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der fahrleistungsabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.

§ 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. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat zur Mautabwicklung eine in Artikel 2 der Richtlinie 2004/52/EG genannte Technik zu nutzen.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann andere Formen der Mautentrichtung zulassen und für Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut einen angemessenen Kostenersatz fordern, der mit dem Diskriminierungsverbot des Artikels 7 Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist.

Vorgeschlagene Fassung

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.

§ 6. Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der fahrleistungsabhängigen Maut. Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probe- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der fahrleistungsabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Sofern kein Nachweis des Eigengewichtes erbracht wird, gelten diese Fahrzeuge als solche mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 Tonnen.

§ 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 Kraftfahrzeuge ihrer 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 europäischen elektronischen Mautdienst anzubieten.

Geltende Fassung

- (3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungsgesellschaft hat nach Maßgabe der Artikel 3 und 4 sowie des Anhanges der Richtlinie 2004/52/EG den europäischen elektronischen Mautdienst anzubieten.
- (4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst sind in der Mautordnung zu treffen.
- (5) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungsgesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut ausstatten können.

§ 8. (1) ...

- (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.

- (3) Die näheren Bestimmungen über die Überprüfung der Geräte und die Pflichten im Fall von Funktionsstörungen sind in der Mautordnung zu treffen.

§ 9. (1) bis (4) ...

- (5) Die Mauttarife können im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, des Schutzes der Nachbarn und der

Vorgeschlagene Fassung

- (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.

Pflichten der Fahrzeuglenker und Arbeitgeber

§ 8. (1) ...

- (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.

§ 9. (1) bis (4) ...

- (5) Die Mauttarife können in der Verordnung nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung oder nach Emissionskategorien nach Maßgabe des Artikel 7

Geltende Fassung

Umweltverträglichkeit nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung differenziert werden. Auch Differenzierungen für einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien sind zulässig.

(6) Für Mautabschnitte, die in § 10 Abs. 2 genannt sind oder deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung höhere Mautabschnittstarife festsetzen.

(7) Die Mauttarife haben den Bestimmungen des Artikels 7 Abs. 9 und 10 der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.

§ 10. (1) bis (2) ...

(3) Mehrspurige Fahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der zeitabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.

Vorgeschlagene Fassung

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.

§ 10. (1) bis (2) ...

(3) Mehrspurige Fahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der zeitabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Sofern kein Nachweis des Eigengewichtes erbracht wird, gelten diese Fahrzeuge als solche mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 Tonnen.

Geltende Fassung

(4) ...

§ 15. (1) 1. bis 4. ...

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 bis 3);
6. Bestimmungen über die den Kraftfahrzeuglenker bei der Verwendung der Geräte und beim Auftreten von Funktionsstörungen treffenden Pflichten (§ 8 Abs. 2);
7. die Festlegung der Mautabschnitte und der Mautabschnittstarife (§ 9);

8. bis 15. ...

(2) ...

§ 18. (1) ...

- (2) Zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut und der Durchführung von Verkehrserhebungen (wie Verkehrszählungen u.dgl.) sind die Mautaufsichtsorgane berechtigt, Kraftfahrzeuglenker durch deutlich sichtbare oder hörbare Zeichen zum Anhalten aufzufordern, sie anzuhalten, die Identität des Lenkers und des Zulassungsbesitzers festzustellen und das Fahrzeug, insbesondere das Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut, die Anbringung der Vignette, den Fahrtschreiber, den Wegstreckenmesser und das Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10. März 2004, S. 3) zu überprüfen. ...

Vorgeschlagene Fassung

Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.

(4) ...

§ 15. (1) 1. bis 4. ...

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);
8. bis 15. ...
16. die Festlegung der Mautkontrollplätze (§ 18 Abs. 2).

(2) ...

§ 18. (1) ...

- (2) Zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut und der Durchführung von Verkehrserhebungen (wie Verkehrszählungen u.dgl.) sind die Mautaufsichtsorgane berechtigt, Kraftfahrzeuglenker durch deutlich sichtbare oder hörbare Zeichen zum Anhalten aufzufordern, sie anzuhalten, die Identität des Lenkers und des Zulassungsbesitzers festzustellen, Nachweise über die Zuordnung von Fahrzeugen zur gemäß § 9 Abs. 5 und 6 tarifbegünstigten Fahrzeugkategorie zu überprüfen und das Fahrzeug, insbesondere das Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut, die Anbringung der Vignette, den Fahrtschreiber, den Wegstreckenmesser und das Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10. März 2004, S. 3) zu überprüfen. ...

Geltende Fassung

Verletzung der Anhaltepflicht

§ 21. Kraftfahrzeuglenker, die entgegen § 18 Abs. 2 der Aufforderung zum Anhalten nicht Folge leisten, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe bis zu 4 000 € zu bestrafen.

§ 24. (1) 80 vH der gemäß §§ 20 und 21 eingehobenen Strafgelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen. Werden Verwaltungsübertretungen von Organen gemäß § 29 wahrgenommen, sind 60 vH der eingehobenen Strafgelder der ASFINAG abzuführen, 20 vH fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für diese Organe zu tragen hat.

(2) ...

Auskünfte aus der zentralen Kraftfahrzeugevidenz

§ 30. (1) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage die kraftfahrbezogenen Daten von Kraftfahrzeugen mitzuteilen, soweit es zur automatischen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Entrichtung der fahrleistungabhängigen und zeitabhängigen Maut erforderlich ist.

(2) ...

§ 31. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut durch Verordnung mit einem Monatsersten festzulegen, sobald eine zuverlässige Abwicklung der Bemaunung und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind.

§ 32. Die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der Bemaunung nach den Bestimmungen des Arlberg Schnellstraßen-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 113/1973, des Bundesgesetzes betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, des Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 442/1978, des Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl.

Vorgeschlagene Fassung

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.

§ 24. (1) 80 vH der gemäß §§ 20 und 21 eingehobenen Strafgelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen. Werden Verwaltungsübertretungen von Organen gemäß § 29 wahrgenommen, sind 60 vH der eingehobenen Strafgelder der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen, 20 vH fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für diese Organe zu tragen hat.

(2) ...

Auskünfte aus der Zulassungsevidenz

§ 30. (1) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage die kraftfahrbezogenen Daten von Kraftfahrzeugen mitzuteilen, soweit es zur automatischen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Entrichtung der fahrleistungsabhängigen und zeitabhängigen Maut erforderlich ist.

(2) ...

§ 31. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut durch Verordnung mit einem Monatsersten festzulegen, sobald eine zuverlässige Abwicklung der Bemaunung und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind.

§ 32. (1) Die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der Bemaunung nach den Bestimmungen des Arlberg Schnellstraßen-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 113/1973, des Bundesgesetzes betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, des Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 442/1978, des Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl.

Geltende Fassung

Nr. 479/1971, und des
Nr. 115/1969. Tauerntobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl.

§ 33. (1) bis (4) ...

§ 35. (1) bis (2) ...

§ 37. Mit diesem Bundesgesetz werden die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren über die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42, und die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 166 vom 30. April 2004 S. 124, in der Fassung der Berichtigung, ABl. Nr. L 200 vom 7. Juni 2004 S. 50, umgesetzt.

Vorgeschlagene Fassung

Nr. 479/1971, und des
Nr. 115/1969. Tauerntobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl.

(2) Die Bemautung 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.

§ 33. (1) bis (4) ...

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

§ 35. (1) bis (2) ...

(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.

§ 37. Mit diesem Bundesgesetz werden 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, und die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 166 vom 30. April 2004 S. 124, in der Fassung der Berichtigung, ABl. Nr. L 200 vom 7. Juni 2004 S. 50, umgesetzt.

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Artikel 2
Änderung des ASFINAG-Gesetzes

Artikel II

§ 8a. 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 eingehobenen Netto-Benützungsentgelte für die einer besonderen gesetzlichen Regelung vorbehaltenen Leistung von Beiträgen zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zu bilden.

Artikel II

§ 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 Einrichtung 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.

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

(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.

§ 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.

§ 15a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist mit Wirksamkeit vom 1.1.2004 ermächtigt, jährlich höchstens 1 v.H. von den im Jahr 2003 nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 113/1973, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 442/1978, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 479/1971, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 115/1969, eingehobenen Netto-Benützungsentgelten für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung der von den oben genannten Finanzierungsgesetzen erfassten Strecken den Bundesländern zur Verfügung zu stellen. Verändern sich in den Folgejahren die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf den genannten Strecken zufließenden Netto-Benützungsentgelte, so sind diese Beträge als Berechnungsgrundlage heranzuziehen.

(2) ...

§ 15a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist mit Wirksamkeit vom 1.1.2004 ermächtigt, jährlich höchstens 1 v.H. von den im Jahr 2003 nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 113/1973, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 442/1978, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 479/1971, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 115/1969, eingehobenen Netto-Benützungsentgelten für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung der von den oben genannten Finanzierungsgesetzen erfassten Strecken den Bundesländern zur Verfügung zu stellen. Verändern sich in den Folgejahren die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf den genannten Strecken zufließenden Netto-Benützungsentgelte, so sind diese Beträge als Berechnungsgrundlage heranzuziehen. 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.

(2) ...

Geltende Fassung**Artikel XI**

§ 2. Mit der Vollziehung sind bestraft:

Hinsichtlich des Artikels II § 2 Abs. 1 und 2, §§ 6 und 14 bis 16 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des Artikels II §§ 4 und 7 bis 10 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des Artikels II der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Artikels X der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Vorgeschlagene Fassung**Artikel XI**

§ 2. Mit der Vollziehung sind bestraft:

Hinsichtlich des Artikels II § 2 Abs. 1 und 2, §§ 6 und 14 bis 16 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des Artikels II §§ 4 und 7 bis 11 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des Artikels II der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Artikels X der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.