

Amt der Tiroler Landesregierung

*Verfassungsdienst*

An das  
Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation  
und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 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 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden; Stellungnahme**

*Geschäftszahl* Präs.II-256/337

*Innsbruck, 31.05.2007*

Zu GZ BMVIT-323.540/0022-I/K2/2007 vom 19. April 2007

Zum übersandten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

**I. Allgemeines**

Der Entwurf ist auch vor dem Hintergrund des gegen die Republik Österreich behängenden Vertragsverletzungsverfahrens betreffend die Brennermaut zu sehen.

Die Europäische Kommission (EK) hat in diesem Vertragsverletzungsverfahren in den Schriftsätzen vom 26.10.2006 und 22.03.2007 folgende Feststellungen getroffen:

- „Vor einer Zustimmung zum Mautaufschlag muss daher der Bau der neuen Infrastruktur, in diesem Fall des Brenner Basistunnels, beschlossen und dessen Finanzierung gesichert sein“.
- Österreich wird aufgefordert, einen formellen Antrag nach Art. 7 Abs. 11 der Richtlinie 2006/38/EG (Wegekosten-RL) zu stellen, um der EK die Prüfung der Rechtmäßigkeit des Mautaufschlages zu ermöglichen, was bejahendenfalls die Beibehaltung der derzeitigen Brennermaut bedeuten würde.
- Die Antragstellung setzt nach Ansicht der EK voraus, dass die Wegekosten -RL innerstaatlich umgesetzt wird.

Es ist daher insbesondere zu prüfen, ob eine vollständige Umsetzung der Wegekosten-RL erfolgt, um die Republik Österreich in die Lage zu versetzen, einen formellen Antrag nach Art. 7 Abs. 11 der Wegekosten-RL zu stellen, somit die Zulässigkeit der Erhebung eines Mautaufschlages für die Finanzierung des Brenner Basistunnels (auf österreichischem Staatsgebiet) zu ermöglichen und die aktuelle Höhe der Brennermaut auf Dauer abzusichern.

*6020 Innsbruck, Eduard-Wallnöfer-Platz 3 - <http://www.tirol.gv.at> - Bitte Geschäftszahl immer anführen!*

*Informationen zum sicheren elektronischen Behördenweg auf [www.tirol.gv.at/formulare](http://www.tirol.gv.at/formulare)*

**Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.**

[www.parlament.gv.at](http://www.parlament.gv.at)

Nebenbei wurde von der EK im Zusammenhang mit dem sektoralen Fahrverbot wiederholt der Wunsch geäußert, das bestehende System der Straßenbenützungsgebühren zu ökologisieren und insbesondere auch eine Differenzierung der Gebührensätze vorzunehmen, um eine bestmögliche Ausnutzung der Straßeninfrastruktur sicher zu stellen. Die Differenzierung der Tarifsätze sollte in Abhängigkeit der Verkehrsdichte erfolgen, sohin Verkehrsüberlastungen entgegenwirken, um damit auch einen Beitrag zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen zu leisten.

Die zentralen Bestimmungen der Wegekosten-RL, die innerstaatlich umgesetzt werden sollen, sind:

- Differenzierung der Mautgebührensätze nach verschiedenen Zielrichtungen, insbesondere hinsichtlich der EURO -Emissionsklasse der Fahrzeuge, aber auch hinsichtlich Tageszeit, Tageskategorie und Jahreszeit
- Erhebung eines Mautaufschlages bei bestimmten Verkehrswegen in Bergregionen für die Errichtung vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse (Querfinanzierung)

#### Mautdifferenzierung:

Bereits die geltende Fassung des § 9 Abs. 5 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 sieht eine Differenzierung „im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, des Schutzes der Nachbarn und der Umweltverträglichkeit nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung“ vor. Auf der A 13 Brennerautobahn gilt während der Nachtstunden ein Nachttarif, der um 100 % höher als die Tagesmaut ist.

Mit § 9 Abs. 5 des Entwurfes soll nunmehr der Verpflichtung aus der Wegekosten-RL entsprochen werden, und die Euro-Klassen Differenzierung bis zum 01.01.2010 verbindlich umgesetzt werden.

Grundsätzlich entspricht der Entwurf den Vorgaben nach Art. 7 Abs. 10 lit. a der Wegekosten-RL, da auf die Differenzierungskriterien nach Art 7 Abs. 10 und 12 verwiesen wird. Im Sinn einer besseren Lesbarkeit wird angeregt, die Tatbestände einzeln anzuführen; § 9 Abs. 5 erster Satz könnte daher wie folgt lauten:

„Die Mauttarife können in der Verordnung zum Zwecke der Bekämpfung von Umweltschäden, der Verringerung von Verkehrsüberlastung, der Minimierung von Infrastrukturschäden, der Optimierung der Nutzung der betreffenden Verkehrswege oder der Förderung der Verkehrssicherheit, nach der Tageszeit, der Tageskategorie oder Jahreszeit differenziert werden. Ab 1. Jänner 2010 hat eine Differenzierung der Mauttarife nach EURO -Emissionsklassen zu erfolgen.“

#### Mautaufschlag/mark-up/Querfinanzierung:

Die Einhebung eines Mautaufschlages („mark- up“) ist nur für bestimmte Straßenabschnitte in Bergregionen für vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse gemäß Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004 möglich.

Ein Mautaufschlag („mark-up“) ist daher für folgende vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse auf österreichischem Gebiet denkbar:

#### **TEN 1:**

Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo: **Brenner Basis-tunnel/grenzüberschreitender Abschnitt**

**TEN 17:**

Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava: **München-Salzburg/grenzüberschreitender Abschnitt** (siehe hierzu auch Christine Hartl – Erika Wagner, Zur neuen Wegekosten-RL Teil II, RdU 2006/39) zu.

**II. Zu einzelnen Bestimmungen wird bemerkt:**Zu Art. 2 Z. 1 (§ 8a Abs. 1 und 2):

8a Abs. 1 ASFINAG-Gesetz wird so interpretiert, dass derzeit (rückwirkend mit 01.01.2006) – solange der Antrag nach Art. 7 Abs. 11 der Wegekosten-RL von der EK nicht genehmigt ist - die ASFINAG zunächst 20 % der Netto-Benützungsentgelte rückzustellen hat und erst nach Vorliegen der Zustimmung der EK diese Beträge sowie die zukünftigen Beträge nach § 8a Abs. 2 des Entwurfes an den Bund abzuführen sind (arg. „bis zum Eintritt der Verpflichtung gemäß Abs. 2“).

Nach dem Entwurf sollen die Erträge aus dem Mautaufschlag dem Bund zur Finanzierung der vorrangigen Projekte zufließen. Dies ist dann grundsätzlich richtig, wenn ausschließlich der Bund die Finanzierungslast trägt. Im Fall des Brenner Basistunnels ist die Situation so, dass das Land Tirol als Gesellschafter (Beteiligung von 25 % an der BBT SE) dieselbe Finanzierungslast am Erkundungsstollen-Programm wie der Bund trägt. Das Land Tirol hat sich bereit erklärt, wie der Bund 25 % der Kosten, dies sind EUR 53,75 Mio. EUR für das Erkundungsstollen-Projekt zu tragen. Zusätzlich hat das Land Tirol im Rahmen der Patronatserklärung ein commitment über EUR 107,5 Mio. abgegeben. Im Rahmen dieser Kostentragung sollen daher auch die Einnahmen aus der Querfinanzierung dem Land zufließen.

Vom Land Tirol wird deshalb gefordert, die Wortfolge „an den Bund“ durch die Wortfolge „an den Bund und die an der Finanzierung des Projekts beteiligten Länder“ zu ersetzen.

Abgesehen vom Fall Brenner Basistunnel sollte die derzeitige Fassung auch in der Weise überdacht werden, statt einer grundsätzlichen Verpflichtung für einen Mautaufschlag eine Ermächtigung („kann-Bestimmung“) für die Einhebung eines Mautaufschlages vorzusehen. Abgesehen von der Zustimmung der EK zur Einhebung eines Mautaufschlages bedarf es im Vorfeld stets der Abstimmung dieses Vorhabens mit den von der Maßnahme betroffenen Ländern.

Zu Art. 2 Z. 1 (§ 8a Abs. 2 und 3):

Die Verweisung auf § 9 Abs. 7 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 könnte zur Folge haben, dass gerade diese beiden grenzüberschreitenden Teilstücke der prioritären Projekte TEN 1 und TEN 17, für die ein Mautaufschlag europarechtlich möglich ist, eben nicht in den „Genuss“ dieses Finanzierungsinstrumentes kommen. Die lit. b des § 9 Abs. 7 verweist wiederum auf die lit. a., die die Festsetzung höherer Mautabschnittstarife oder höherer Grundkilometertarife nur auf jenen Strecken erlaubt, deren bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere die in § 10 Abs. 2 genannten Strecken (Sondermautstrecken).

Die A 12 Inntal Autobahn im Tiroler Unterinntal sowie auch die A 1 Westautobahn dürften sich hinsichtlich Bau und Erhaltung vom übrigen Autobahnnetz nicht in der Weise unterscheiden, wie eben jene Autobahnen, für die schon derzeit eine Sondermaut eingehoben wird. Dies würde aber zur Folge haben, dass für diese Streckenabschnitte keine höheren Mautabschnittstarife oder Grundkilometertarife festgesetzt werden können, was aber eine notwendige Voraussetzung wäre, um gemäß § 9 Abs. 7 lit. b einen Mautaufschlag auf diese höheren Tarifsätze zu erheben. Die Verweisung auf § 9 Abs. 7 lit. b Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 ist auch insofern wenig zielführend, als die diversen Sondermautstrecken nicht

auf derselben Verkehrsache der vorrangigen Vorhaben von europäischem Interesse liegen und somit von vornherein eine Querfinanzierung ausscheidet.

Unabhängig davon ist die Zulässigkeit des Mautaufschlages von einer Zustimmung der EK und im Fall von grenzüberschreitenden Abschnitten auch der betroffenen Mitgliedstaaten abhängig.

Zu Art. 2 Z. 3 (Artikel II § 15a Abs. 1):

Im Sinn einer Verbesserung der Umweltsituation sollte die auf vorgesehene Reduktion des Beitrages nach § 15a Abs. 1 verzichtet werden.

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

Für die Landesregierung:

Dr. Liener  
Landesamtsdirektor