

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

1. Zentraler Regelungsinhalt des vorliegenden Entwurfes ist die Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (im Folgenden: Wegekostenrichtlinie), ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. L 158 vom 10.06.2013 S. 356, über die Berücksichtigung externer Kosten bei der Festsetzung von Mauten und die Bestimmung des innerstaatlichen Rahmens, innerhalb dessen von der an die Mitgliedstaaten gerichteten Ermächtigung zur Anlastung externer Kosten Gebrauch gemacht werden soll (§ 9 BStMG).
2. Im Sinne des Artikel 9 Abs. 2 der Wegekostenrichtlinie sollen die aus der Anlastung externer Kosten von der ASFINAG vereinnahmten Mittel an den Bund für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs geleistet werden (Artikel II § 8b ASFINAG-Gesetz).
3. Im Zusammenhang mit der durch das Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetz 2013, BGBl. I Nr. 33/2013, bewirkten Verlängerung der Verfolgungsverjährungsfrist (§ 31 Abs. 1 VStG) wird die Ermächtigung der Mautaufsichtsorgane, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, wenn der Verdacht einer mit dem kontrollierten Fahrzeug begangenen Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 oder 3 BStMG auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht, zeitlich ausgedehnt (§ 27 Abs. 2 und 3 BStMG).
4. Die Benützung der in § 10 Abs. 2 BStMG genannten Mautabschnitte ohne die ordnungsgemäße Entrichtung des nach den Straßensonderfinanzierungsgesetzen geschuldeten Entgeltes wird zur Verwaltungsübertretung erklärt (§ 32 Abs. 1, § 33 Abs. 8 BStMG).
5. Der Berechnungszeitraum für die jährliche Anpassung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut wird an jenen für die jährliche Anpassung der Vignettentarife angeglichen (§ 9 Abs. 13 BStMG).

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge).

Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Zu Z 1 (§ 5 Abs. 3 (alt) BStMG):

Die Regelung, dass Einnahmen, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Grund einer anlassbezogenen Ausnahmeregelung in der Mautordnung hinsichtlich der Mautpflicht für Fahrten im Rahmen humanitärer Hilfstransporte in Notstandsfällen entgehen, ihr vom Bund zu ersetzen sind, wenn die Ausnahmeregelung länger als 30 Tage gilt, entfällt.

Dies führt einerseits langfristig zu einer ganz geringfügigen finanziellen Entlastung des Bundes, die aber vorab nicht näher abschätzbar ist, und andererseits zu einer Vereinfachung des Verwaltungsablaufes, da im Falle länger andauernder Notstandsfälle die Notwendigkeit einer anlassbezogenen Änderung der Mautordnung zur Verlängerung einer Ausnahme von der Mautpflicht über 30 Tage hinaus entfällt.

Zu Z 2 (§ 7 Abs. 4 BStMG):

Im Sinne des Artikel 7j Abs. 3 der Wegekostenrichtlinie wird die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft ausschließlich im Wege der in der Mautordnung bereits vorgesehenen und über das Internet kostenlos abrufbaren Einzelleistungsinformationen über die verrechneten Mautabschnittstarife die in diesen Tarifen angelasteten Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung als Summe auszuweisen haben, nicht aber in den von ihr ausgestellten Rechnungen. Die Bestimmung des § 9 Abs. 12 letzter Satz über die Aufgliederung der auf die einzelnen Mautabschnittstarife entfallenden Teilmautabschnittstarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung in der Mautordnung ermöglicht eine nähere Aufgliederung dieser Summe.

Zu Z 3 (§ 8c Abs. 8 BStMG):

Analog zur Angleichung des Berechnungszeitraums für die jährliche Anpassung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut an jenen für die jährliche Anpassung der Vignettentarife (§ 9 Abs. 13 BStMG) erfolgt eine Angleichung des Berechnungszeitraumes für die jährliche Anpassung des an die Schienen-Control GmbH zu entrichtenden pauschalen Entgeltes für ihre Tätigkeit als Vermittlungsstelle gemäß § 8c BStMG.

Zu Z 4 und 12 (§ 9, § 31 Abs. 2 BStMG):**Zu § 9:**

Die Wegekostenrichtlinie sieht vor, dass im Wege der Maut den Straßenbenützern nunmehr auch externe Kosten angelastet werden dürfen, und zwar die Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung oder durch Lärmbelastung entstehen. Die programmatische Bestimmung des Abs. 1 sieht daher vor, dass diese Kosten neben den schon bisher im Wege der Bemaufung angelasteten Infrastrukturkosten in die Berechnung der Mauttarife einzufließen haben.

Abs. 2 entspricht im Wesentlichen Abs. 1 (alt). Es wird aber jeweils für alle drei in Abs. 1 genannten Kosten ein eigener Grundkilometertarif festzulegen sein. Diese Grundkilometertarife sind im Hinblick darauf, dass Artikel 10a Abs. 2 der Wegekostenrichtlinie bei der Anpassung der in Anhang IIIb Tabellen 1 und 2 festgelegten Höchstbeträge der gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung eine kaufmännische Rundung auf hundertstel Cent vorsieht, durch Verordnung ebenfalls auf hundertstel Cent genau festzulegen.

Abs. 3 sieht wie schon bisher eine Einhebung der Mauttarife in drei Kategorien vor, die an die Achsenzahl des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges bzw. der Fahrzeugkombination anknüpfen. Die Achsenzahl ist ein geeignetes Kriterium zur Kategorisierung im fließenden Verkehr, da das Zählen der Achsen vollautomatisch mittels technischer Einrichtungen erfolgen kann. Die Zahl der Achsen hat unmittelbare Auswirkungen auf das höchste zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeuges oder einer Fahrzeugkombination und bildet es bestmöglich ab. Zudem ist das Kriterium der Achsenzahl zur Tarifermittlung auf nahezu allen europäischen Mautstrecken gebräuchlich und hat auch dadurch bereits seit Jahrzehnten seine Funktionalität unter Beweis gestellt. So wie bisher für die Anlastung der Infrastrukturkosten Verhältniszahlen für die Tarifstaffelung gebildet wurden, sind nunmehr auch Verhältniszahlen jeweils zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung als auch zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung zu bilden.

Die Berechnung der Tarifstaffelung zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung erfolgt auf Grundlage der im „Handbuch für Emissionsfaktoren“ (HBEFA, Version 3.2, 2014) für Fahrzeuge unterschiedlicher Gewichtsklassen ausgewiesenen Emissionsfaktoren, einer Zusammenfassung der Emissionsfaktoren nach Gewichtsklassen zu Emissionsfaktoren nach Achsklassen durch Bildung des arithmetischen Mittels und schließlich einer Zusammenführung der Emissionsfaktoren mittels einer monetären Bewertung.

Die Berechnung der Tarifstaffelung zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung erfolgt auf Grundlage einer Analyse des stündlichen Beitrages unterschiedlicher Fahrzeugklassen zum Mittelungslärmpegel auf Autobahnen und Schnellstraßen (AK, Informationen zur Umweltpolitik, Heft 184, 2011), einer Zuweisung dieser Fahrzeugklassen zu Achsklassen, einer energetischen Mittelwertberechnung der Achsklassen mittels Aufkommensdaten aus der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie durchgeführten Erhebung des Alpenquerenden Güterverkehrs 2009 und schließlich einer Ableitung der Tarifstaffelung aus den unterschiedlichen Beiträgen der Achsklassen zum Mittelungslärmpegel.

Abs. 4 entspricht hinsichtlich der Berechnung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten Abs. 8 (alt). Zu dieser Regelung tritt der Verweis auf jene Bestimmungen der Wegekostenrichtlinie, die die Berechnung der Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung zum Gegenstand haben.

Abs. 5 über die Differenzierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach EURO-Emissionsklassen und nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung bleibt im Wesentlichen unverändert. Es wird aber im Sinne des Artikels 7g Abs. 1 der Wegekostenrichtlinie die Ermächtigung vorgesehen, von der sonst unionsrechtlich verpflichtenden Differenzierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach EURO-Emissionsklassen bei Vorliegen von Ausnahmegründen abzusehen. Zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III sind in einer Tarifgruppe zusammenzufassen, da für Fahrzeuge dieser Emissionsklassen bei der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft keine Nachweise über eine konkrete Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer bestimmten

EURO-Emissionsklasse vorliegen. Darüber hinaus können auch andere EURO-Emissionsklassen mit den EURO-Emissionsklassen 0 bis III in einer Tarifgruppe zusammengefasst werden.

Grundsätzlich soll die Differenzierung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut nach EURO-Emissionsklassen mit Anlastung der externen Kosten entfallen. Um einen fließenden Übergang zu gewährleisten, soll für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI aber für den Zeitraum von vier Jahren ein Ökologisierungsbonus von jährlich 20 Millionen gewährt werden. Bis zu dem Jahr 2021 ist daher vorgesehen, dass lediglich zwei Tarifgruppen gebildet werden, wobei die EURO-Emissionsklassen 0 bis EEV in einer Tarifgruppe zusammengefasst werden. Die Tarifgestaltung für die EURO-Emissionsklasse VI soll dabei so erfolgen, dass die Mauteinnahmen aus der nach EURO-Emissionsklassen differenzierten Anlastung der Infrastrukturkosten in den Jahren 2017 bis inklusive 2020 jeweils in der Größenordnung von 20 Mio. Euro geringer ausfallen als bei einer nicht nach EURO-Emissionsklassen differenzierten Anlastung der Infrastrukturkosten.

Abs. 6 entspricht im Wesentlichen der Bestimmung des Abs. 7 (alt), es ist aber zu berücksichtigen, dass bislang im Wege der Festsetzung eines erhöhten Grundkilometertarifs und von erhöhten Mautabschnittstarifen für besondere Strecken nur die Anlastung von Infrastrukturkosten erfolgte, nunmehr aber im Wege der Maut auch externe Kosten angelastet werden dürfen. Daher werden die Ausdrücke „Grundkilometertarif“ und „Mautabschnittstarife“ in Abs. 7 (alt) nunmehr jeweils durch die Ausdrücke „Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten“ und „Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten“ in Abs. 6 ersetzt.

Die Bestimmungen der Abs. 7 und 8 über die bei der Festsetzung der Grundkilometertarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung zu berücksichtigenden Höchstwerte der gewogenen durchschnittlichen Gebühren zur Anlastung dieser Kosten, wie sie sich aus Anhang IIb und Artikel 10a (siehe Aktualisierung der Werte durch die Mitteilung der Europäischen Kommission, 2014/C 46/05 vom 18. Februar 2014) der Wegekostenrichtlinie ergeben, sehen vor, dass nur die für Fernstraßen festgelegten Höchstbeträge maßgeblich sein sollen. Die Ermächtigung zur Tariffdifferenzierung auch nach Vorstadtstraßen und Straßen in Bergregionen soll derzeit nicht in Anspruch genommen werden. Dadurch wird einerseits die Einführung der Anlastung externer Kosten erleichtert und andererseits ein kleinräumiges und für die Mautschuldner unübersichtliches Tarifschema verhindert.

Da in der Tabelle 1 des Anhanges IIb der Wegekostenrichtlinie über die Höchstbeträge der gewogenen durchschnittlichen Gebühr zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung die EURO-Emissionsklasse EEV nicht angeführt wird, ist innerstaatlich eine Zuordnung dieser Fahrzeugkategorie entweder zur EURO-Emissionsklasse V oder zur EURO-Emissionsklasse VI zu treffen. Gemäß Abs. 7 zweiter Satz sollen für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse EEV die sich für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse V ergebenden Höchstwerte gelten, da sich das Abgasverhalten der EURO-Emissionsklasse VI deutlicher von jenem der EURO-Emissionsklasse V unterscheidet als das der EURO-Emissionsklasse EEV. In Abs. 7 dritter und vierter Satz werden die für die Bildung von Tarifgruppen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung notwendigen Vorschriften getroffen. Da für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklassen 0 bis III bei der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft keine Nachweise über eine konkrete Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer bestimmten EURO-Emissionsklasse vorliegen, sind zumindest diese Emissionsklassen auch zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in einer Tarifgruppe zusammenzufassen. Darüber hinaus müssen die Tarifgruppen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung nicht jenen zur Anlastung der Infrastrukturkosten entsprechen.

Da Tabelle 2 des Anhanges IIb der Wegekostenrichtlinie für Tag und Nacht unterschiedliche Höchstbeträge der gewogenen durchschnittlichen Gebühr zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung vorsieht, aber den Nachtzeitraum nicht definiert, ist innerstaatlich festzulegen, welche Zeit als Nachtzeit zu gelten hat. Gemäß Abs. 8 zweiter Satz wird jener Zeitraum als Nachtzeit festgelegt, für den schon bislang in den Mauttarifverordnungen über die Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife erhöhte Tarife für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen für die Benützung aller Mautabschnitte der A 13 Brenner Autobahn festgesetzt wurden.

Die Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung sollen für alle Mautstrecken einheitlich festgesetzt werden. Entlang des gesamten Mautstreckennetzes sind Personen von verkehrsbedingtem Lärm betroffen. Im Bereich von Tunnelstrecken kommt es zwar zu keiner Lärmausbreitung von der Straße aus, doch wird dies durch eine besondere Lärmbelastung im Bereich von Tunnelportalen kompensiert. Entsprechend der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung, BGBl. II Nr. 144/2006, haben die Angaben der betroffenen Einwohner aufgeschlüsselt nach Gemeinden zu

erfolgen, eine Projektion der Anzahl durch Lärm betroffener Einwohner auf die Straßenachsen ist nicht verfügbar. Eine genaue Zuordnung der betroffenen Personen zu Mautabschnitten ist daher nur sehr schwierig möglich. Die durch die jeweiligen Mautabschnitte durch Lärm belasteten Gebiete sind zum einen nicht deckungsgleich mit den Gemeindegebieten, zum anderen wird – vor allem im Bereich von Knoten und in Ballungsräumen – die Lärmbelastung innerhalb einer Gemeinde von mehr als nur einer Mautstrecke verursacht. Damit können in vielen Bereichen nicht mit der erforderlichen Sicherheit die Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung bestimmten Mautabschnitten zugeordnet werden. In der Summe über alle Mautstrecken ist dies jedoch möglich, da in diesem Fall die Zuordnung zu bestimmten Mautabschnitten nicht notwendig ist. Dies gilt im verstärkten Maße auch für die Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung. Auch in diesem Fall können Emissionen nicht exakt den Immissionen zugeordnet werden (Verfrachtung der Schadstoffe durch Luftbewegungen). Daher sollen auch die Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung für alle Mautstrecken einheitlich festgesetzt werden.

Abs. 9 dient der Umsetzung des Artikels 7f Abs. 4 der Wegekostenrichtlinie, wonach auf Straßenabschnitten, auf denen die Kriterien für die Erhebung eines Querfinanzierungszuschlages erfüllt sind, keine Mauttarife zur Anlastung externer Kosten festgesetzt werden dürfen, sofern nicht der Querfinanzierungszuschlag erhoben wird.

Abs. 10 entspricht im Wesentlichen Abs. 3 (alt). Allerdings wird die Regelung, dass Achsen von Anhängern, die von Omnibussen gezogen werden, bei Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen sind, im Sinne der bisherigen Handhabung der Tarifiermittlung auf Wohnmobile ausgedehnt.

Abs. 11 übernimmt unverändert Abs. 6 (alt).

Die Bestimmung des Abs. 12 über die Festlegung der Mautabschnittstarife (Tarife für die Benützung der durch Anschlussstellen und Knoten begrenzten Straßenabschnitte) folgt in ihrem Aufbau Abs. 4 (alt), es ist aber zu berücksichtigen, dass nunmehr neben den Infrastrukturkosten auch die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung der Tarifiernung zu Grunde zu legen sind. Es sind daher drei getrennte Mautabschnitts-Teiltarife zu bilden, die vorerst in Entsprechung der für die Grundkilometertarife festgelegten Rundungsregelung des Abs. 2 ebenfalls jeweils kaufmännisch auf hundertstel Cent zu runden sind. Der Mautabschnittstarif, der aus der Addition der drei Mautabschnitts-Teiltarife zu bilden ist, ist wie bisher kaufmännisch auf volle Cent zu runden. Schließlich wird vorgesehen, dass auf Mautabschnitten, auf denen gemäß Abs. 6 lit. b (Abs. 7 lit. b alt) ein Querfinanzierungszuschlag erhoben wird, jeweils der Betrag des Aufschlages von dem Betrag abzuziehen ist, der sich aus der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung ergibt, und zwar auch dann, wenn es sich um Fahrzeuge der EURO-Emissionsklassen 0 bis III handelt, für die Artikel 7f Abs. 5 zweiter Halbsatz der Wegekostenrichtlinie zur parallelen Anlastung externer Kosten und des Querfinanzierungszuschlages ermächtigt. Dadurch wird von einer besonderen Belastung einer kleinen und stark abnehmenden Fahrzeuggruppe abgesehen, die hauptsächlich im lokalen und regionalen Wirtschaftsverkehr eingesetzt wird.

In Abs. 13 wird mit Wirkung vom 1. Jänner 2018 der Berechnungszeitraum für die jährliche Anpassung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten an jenen für die jährliche Anpassung der Vignettentarife angeglichen. Dadurch werden für die Transportwirtschaft die Preiskalkulation und damit zusammenhängend die Verhandlungen mit den Verladern über den Abschluss von Jahresverträgen erleichtert. Für die nächste Valorisierung der Tarife mit Wirkung vom 1. Jänner 2017 wird eine Übergangsbestimmung vorgesehen. In Entsprechung der Rundungsregelung des Abs. 2 sind die im Zusammenhang mit der Anpassung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten errechneten Beträge ebenfalls jeweils kaufmännisch auf hundertstel Cent zu runden. Die bislang in Abs. 9 (alt) vorgesehene Regelung über eine Rundung der Mautabschnittstarife entfällt, da die ASFINAG gemäß Abs. 12 zur Festlegung der Mautabschnittstarife in der Mautordnung berufen ist, nachdem der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Sinne der Bestimmung des Abs. 6 lit. a die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten festgesetzt hat.

Die Übergangsbestimmung des Abs. 14 stellt schließlich sicher, dass die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes in Kraft stehende Mauttarifverordnung nicht wegen der Änderung der Rundungsregelungen neu erlassen werden muss.

Zu § 31 Abs. 2:

Der Beginn der Anlastung der externen Kosten wird mit 1. Jänner 2017 festgelegt, da zu diesem Termin auch die jährliche Anpassung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten zu erfolgen hat.

Zu Z 5 bis 8 (§ 11 Abs. 2, 3 und 6 (alt), § 12 Abs. 2 BStMG):

Die Bestimmungen über die Korridorvignette zur Benützung der Strecke der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems sind obsolet (§ 4 Abs. 3 Z 1 und 2 der Vignettenpreisverordnung 2013, (BGBl. Nr. II 171/2013)).

Zu Z 9 (§ 13 Abs. 2 erster Satz BStMG):

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung auf Grund der in BGBl. I Nr. 39/2013 vorgesehenen Neubezeichnung der Zusatzeintragung im Behindertenpass hinsichtlich der Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittels wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung auf Grund einer Behinderung, auf deren Grundlage das Bundessozialamt den Parkausweis gemäß § 29b StVO auszufolgen hat und kostenlos eine Jahresvignette zur Verfügung zu stellen hat.

Zu Z 11 (§ 27 Abs. 2 Z 2 und Abs. 3 Z 2 BStMG):

Die Ermächtigung der Mautaufsichtsorgane, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, wenn der Verdacht einer mit dem kontrollierten Fahrzeug begangenen Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 oder 3 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht, wird zeitlich ausgedehnt. Im Hinblick darauf, dass mit der durch das Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetz 2013, BGBl. I Nr. 33/2013, bewirkten Änderung des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 die Verfolgungsverjährungsfrist (§ 31 Abs. 1 VStG) von sechs Monaten auf ein Jahr mit dem Ziel angehoben wurde, die Verfolgung insbesondere jener Straftaten, in denen der Beschuldigte keinen Wohnsitz in Österreich hat und somit die Durchführung des Strafverfahrens wesentlich aufwändiger ist, sicherzustellen, ist eine analoge Ausdehnung der geltenden Frist zur Einhebung einer vorläufigen Sicherheit von drei Monaten ab Verwaltungsübertretung um sechs Monate auf neun Monate angezeigt.

Zu Z 13 bis 15 (§ 32 Abs. 1 zweiter und dritter Satz, § 32 Abs. 2 erster Satz, § 33 Abs. 8 BStMG):

Die in § 32 Abs. 1 genannten Straßensonderfinanzierungsgesetze sehen gesonderte Entgelte für die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte mit einspurigen und mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, vor.

In der Praxis der Bemaftung wird in verstärktem Maße festgestellt, dass Fahrzeuglenker trotz Erlassung von Fahrverboten gemäß StVO auf Sondermautstellen jene Spuren durchfahren, die ausschließlich zur Benutzung durch mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt und die fahrleistungsabhängig mautpflichtig sind, bestimmt sind. In diesen Fällen benützen die Fahrzeuglenker somit die in § 10 Abs. 2 genannten Bundesstraßenstrecken, ohne die nach den Straßensonderfinanzierungsgesetzen geschuldete Maut ordnungsgemäß zu entrichten.

Bislang war der Straftatbestand der Mautprellerei auf den angeführten Sachverhalt nicht anwendbar und es erwies sich überdies bei ausländischen Fahrzeuglenkern die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren auf Grundlage der StVO sowie die Vollstreckung allenfalls verhängter Strafen auf Grundlage des 3. Abschnittes des EU-Verwaltungsstrafvollstreckungsgesetzes als oft nicht zielführend.

Mit der vorliegenden Novelle wird in § 32 Abs. 1 zweiter Satz die Benützung von den in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitten ohne die ordnungsgemäße Entrichtung des nach den Straßensonderfinanzierungsgesetzen geschuldeten Entgelts als Verwaltungsübertretung erklärt, die als Mautprellerei im Sinne des § 20 Abs. 1 BStMG (nicht ordnungsgemäße Entrichtung der nach § 10 geschuldeten zeitabhängigen Maut) gelten soll. Damit wird erreicht, dass auf solche Delikte die für Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 Abs. 1 vorgesehenen Bestimmungen über Strafraumen (§ 20 Abs. 1), Aufforderung zur Entrichtung einer Ersatzmaut durch Mautaufsichtsorgane und ASFINAG (§ 19) und Zwangsmaßnahmen (§§ 27 bis 29) anwendbar sind.

In § 32 Abs. 1 dritter Satz wird in Abweichung zu § 22 Abs. 2 VStG bewirkt, dass Kraftfahrzeuglenker in jenen Fällen, in denen sie durch eine Tat nicht nur den Tatbestand der Mautprellerei verwirklichen, sondern auch gegen ein lediglich zur Sicherung der Mautentrichtung auf einer Sondermautstelle erlassenes Fahrverbot verstoßen, nur nach den Bestimmungen des BStMG über die Mautprellerei zu bestrafen sind.

Im Sinne der bisherigen Praxis wird die Bestimmung des § 32 Abs. 2 redaktionell dahingehend ergänzt, dass die ASFINAG auch allgemeine Bedingungen für die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte festlegt, die den Maßstab für die ordnungsgemäße Entrichtung der dort geschuldeten Entgelte bilden.

Zu Z 16 und 17 (§ 35 Abs. 3, § 37 BStMG):

Die Wegekostenrichtlinie wurde auf Grund des Beitrittes der Republik Kroatien zur Europäischen Union angepasst.

Zu Z 18 (§ 38 Z 2 BStMG):

Es handelt sich um eine redaktionelle Richtigstellung.

Zu Artikel 2:**Zu Z 1 und 7 (Artikel II § 8a Abs. 2 und 3, § 15a Abs. 1 letzter Satz ASFINAG-Gesetz):**

Es wird redaktionell berücksichtigt, dass die Ermächtigung zur Festsetzung höherer Mautabschnittstarife oder höherer Grundkilometertarife nach Maßgabe des Artikels 7f der Wegekostenrichtlinie statt wie bisher in § 9 Abs. 7 lit. b BStMG nunmehr in § 9 Abs. 6 lit. b BStMG erfolgt.

Zu Z 2 (Artikel II § 8a Abs. 3 ASFINAG-Gesetz):

Der Verweis auf einen unionsrechtlichen Rechtsakt wird richtiggestellt.

Zu Z 3 (Artikel II § 8a Abs. 4 ASFINAG-Gesetz):

Da gemäß § 9 Abs. 1 BStMG die fahrleistungsabhängige Maut nunmehr nicht nur der Anlastung der Infrastrukturkosten dient, sondern auch der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung oder durch Lärmbelastung entstehen, ist klarzustellen, dass nur Entgelte, die der ASFINAG durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten zufließen, zur Ermittlung des Beitrages zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse oder anderer auf derselben Verkehrsachse wie die betroffenen Mautstrecken liegender Schienenverkehrsinfrastrukturen im Sinne des Artikel II § 8a Abs. 3 heranzuziehen sind.

Zu Z 4 (Artikel II § 8b ASFINAG-Gesetz):

Die Bestimmungen des BStMG über die Anlastung der verkehrsbedingten Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung werden im Sinne des Artikel 9 Abs. 2 der Wegekostenrichtlinie in Abs. 1 und 2 um die Verpflichtung der ASFINAG ergänzt, die Entgelte, die ihr durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung zufließen, zweckgebunden an den Bund nach Abzug der von der Gesellschaft einmalig zu tragenden Investitionskosten zur Implementierung der Anlastung externer Kosten und der fortlaufend jährlich anfallenden Kosten zu leisten. Der Bund hat die vereinnahmten Mittel für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs zu leisten. Artikel 9 Abs. 2 der Wegekostenrichtlinie führt demonstrativ folgende Maßnahmen an: die Förderung einer wirksamen Kostenanlastung, die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung, die Abfederung der Auswirkungen der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung, die Verringerung des CO₂-Ausstosses und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen, die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsnutzer und/oder der Ausbau der derzeitigen Kapazitäten, die Unterstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die Optimierung der Logistik, die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und die Bereitstellung sicherer Parkplätze. Als andere Maßnahmen im Sinne des Artikel II § 8b sind etwa auch Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für Kraftfahrzeuglenker angedacht. Die Bestimmungen der Abs. 3 und 4 enthalten Regelungen über die näheren Modalitäten für die Überweisung der Mittel an den Bund.

Zu Z 5 (Artikel II § 11 ASFINAG-Gesetz):

Der unionsrechtlichen Verpflichtung zum Hinweis auf die Umsetzung der Wegekostenrichtlinie wird entsprochen.

Zu Z 6 (Artikel II § 15 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz):

Im Sinne einer Klarstellung wird die Bestimmung des Artikel II § 15a Abs. 1 dahingehend ergänzt, dass bei der Berechnung des Betrages von 1 % der nach den Bestimmungen des BStMG eingehobenen Netto-Benützungsentgelte, die für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung dieser Strecken den Bundesländern zur Verfügung zu stellen sind, nur die Beträge zu berücksichtigen sind, die der ASFINAG als Entgelte durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten zufließen. Bei der Berechnung unberücksichtigt bleiben die Differenzbeträge zwischen den Mautabschnittstarifen und der Summe der in ihnen jeweils enthaltenen Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung gemäß der Rundungsregel des § 9 Abs. 12 sechster Satz BStMG.

