

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, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 99/2013, wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 3 entfällt.

2. In § 7 Abs. 4 wird das Wort „Verrechnung“ durch die Wortfolge „Verrechnung und Erstellung eines Beleges nach Maßgabe des Artikels 7j Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG“ ersetzt.

3. § 8c Abs. 8 lautet:

„(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Wirkung vom 1. Jänner 2017 auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex das Vermittlungsentgelt mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung des kaufmännisch auf eine Dezimalstelle gerundeten Durchschnittes der prozentuellen Veränderungen der Indexwerte für die Monate August 2015 bis Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr. Danach ist auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index eine jährliche Anpassung des Vermittlungsentgeltes jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner mit Verordnung vorzusehen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind kaufmännisch auf volle Euro zu runden.“

4. § 9 lautet:

„§ 9. (1) Die fahrleistungsabhängige Maut dient der Anlastung der Infrastrukturkosten sowie der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung und durch Lärmbelastung entstehen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Grundkilometertarife zur Anlastung der Kosten gemäß Abs. 1 für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen für die fahrleistungsabhängige Maut durch Verordnung auf hundertstel Cent genau fest. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat entsprechende Vorschläge zu erstellen.

(3) Die Mauttarife sind nach Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers nach folgenden Verhältnissen zu differenzieren:

a) zur Anlastung der Infrastrukturkosten:

1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,

2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,
 3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH,
- b) zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung:
1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
 2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,
 3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 160 vH,
- c) zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung:
1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
 2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 230 vH,
 3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 290 vH.

(4) Die Berechnung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten hat den Bestimmungen der Artikel 2 lit. aa, 7b, 7e Abs. 3, 7f und 7g der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen. Die Berechnung der Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung hat den Bestimmungen des Artikels 7c und des Anhangs IIIa der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.

(5) Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten sind in der Verordnung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG sowie der in Anhang 0 dieser Richtlinie angeführten EURO-Emissionsklassen zu differenzieren, sofern nicht nach Maßgabe der in Artikel 7g Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Ausnahmegründe davon abgesehen wird. In der Verordnung kann eine Differenzierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 3 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen, wobei eine Tarifgruppe zu bilden ist, in der die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind. Differenzierungen nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung sind auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig.

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

- a) für Mautabschnitte, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere für die in § 10 Abs. 2 genannten Strecken, Mautabschnitts-Teiltarife (Abs. 12 zweiter und dritter Satz) zur Anlastung der Infrastrukturkosten festsetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund einer Berechnung gemäß Abs. 4 ergeben,
- b) nach Maßgabe des Artikels 7f der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen oder den gemäß Abs. 2 festgesetzten Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen,
- c) nach Maßgabe des Artikels 9 Abs. 1a der Richtlinie 1999/62/EG und auf Grund einer besonderen gesetzlichen Regelung die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen oder den gemäß Abs. 2 festgesetzten Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen.

(7) Der Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung ist für alle Mautstrecken einheitlich so festzusetzen, dass die sich aus Anhang IIIb und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG für Fernstraßen ergebenden Höchstwerte nicht überschritten werden. Für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse EEV gelten die sich für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse V ergebenden Höchstwerte. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen, wobei eine Tarifgruppe zu bilden ist, in der die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind. Für alle Fahrzeuge einer Tarifgruppe gilt der Höchstwert für jene EURO-Emissionsklasse, für die sich der niedrigste Höchstwert ergibt.

(8) Der Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung ist für alle Mautstrecken einheitlich so festzusetzen, dass die sich jeweils für Tag und Nacht aus Anhang IIIb und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG für Fernstraßen ergebenden Höchstwerte nicht überschritten werden. Als Nacht gilt der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr.

(9) Sofern die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 6 lit. b nach einer allfälligen Feststellung des Vorliegens einer in Artikel 7f Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Voraussetzung für eine Tarifierhöhung nicht in Anspruch genommen wird, erfolgt auf den betroffenen Mautabschnitten keine Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung.

(10) Achsen sind unabhängig vom Radstand alle Aufhängungen von Rädern, die im Wesentlichen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen. Achsen von Anhängern, die von Omnibussen und Wohnmobilen gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahlnicht zu berücksichtigen.

(11) 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. Fahrzeuge, für die kein Nachweis erfolgt, der ihre Zuordnung zu einer Tarifgruppe ermöglicht, sind jener Tarifgruppe zuzuordnen, für die der höchste Tarif festgesetzt wird. Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft kann zur Erleichterung der Mautabwicklung in der Mautordnung unter Setzung einer Befristung vorsehen, dass der Zulassungsbesitzer durch Erklärung der EURO-Emissionsklasse die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe erwirkt. Der Zulassungsbesitzer hat fristgerecht den Nachweis der erklärten EURO-Emissionsklasse nachzuholen, widrigenfalls die vorläufige Zuordnung rückwirkend erlischt.

(12) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung für die durch Anschlussstellen und Knoten begrenzten Straßenabschnitte (Mautabschnitte) die Tarife (Mautabschnittstarife) fest. Der Berechnung der Mautabschnittstarife sind die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten, zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung zu Grunde zu legen. Der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife sind die Grundkilometertarife, die in Abs. 3 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung hat auf Mautabschnitten, für welche die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 6 lit. b in Anspruch genommen wurde, für die Fahrzeuge aller EURO-Emissionsklassen nach Maßgabe des Artikels 7f Abs. 5 erster Halbsatz der Richtlinie 1999/62/EG zu erfolgen. Die Beträge der Mautabschnitts-Teiltarife sind kaufmännisch jeweils auf hundertstel Cent zu runden. Die Mautabschnittstarife ergeben sich aus der Summe der Mautabschnitts-Teiltarife, wobei die Beträge jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat die auf die einzelnen Mautabschnitte entfallenden Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung in der Mautordnung gesondert auszuweisen.

(13) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mit Wirkung vom 1. Jänner 2017 auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex die gemäß Abs. 2 festgelegten Grundkilometertarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und die gemäß Abs. 6 lit a festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung des kaufmännisch auf eine Dezimalstelle gerundeten Durchschnittes der prozentuellen Veränderungen der Indexwerte für die Monate August 2015 bis Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr. Danach ist auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index eine jährliche Anpassung der Tarife jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner mit Verordnung vorzusehen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind jeweils kaufmännisch auf hundertstel Cent zu runden.

(14) Bis einschließlich 31. Dezember 2016 gilt der Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten als Grundkilometertarif, für den der gemäß Abs. 13 zu errechnende Betrag kaufmännisch auf zehntel Cent zu runden ist, und gelten die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten (Abs. 6 lit. a) als Mautabschnittstarife, für die die gemäß Abs. 13 zu errechnenden Beträge kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind.“

5. In § 11 Abs. 2 entfallen der sechste und siebente Satz.

6. In § 11 Abs. 3 entfällt die Wortfolge „und 3. bei Korridorvignetten“.

7. § 11 Abs. 6 entfällt.

8. In § 12 Abs. 2 entfällt der zweite Satz.

9. In § 13 Abs. 2 erster Satz wird nach dem Wort „Gesundheitsschädigung“ die Wortfolge „oder wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung“ eingefügt.

10. In § 15 Abs. 1 Z 8 wird der Ausdruck „§ 9 Abs. 1 und 2“ durch den Ausdruck „§ 9 Abs. 2 und 3“ ersetzt und der Ausdruck „§ 9 Abs. 7“ durch den Ausdruck „§ 9 Abs. 6“ ersetzt. In § 15 Abs. 2 Z 4 wird der Ausdruck „§ 9 Abs. 6“ durch den Ausdruck „§ 9 Abs. 11“ ersetzt.

11. In § 27 Abs. 2 Z 2 und Abs. 3 Z 2 wird jeweils das Wort „drei“, durch das Wort „neun“ ersetzt.

12. § 31 erhält die Bezeichnung „§ 31 Abs. 1“; folgender Abs. 2 wird angefügt:

„(2) Die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung beginnt mit 1. Jänner 2017.“

13. In § 32 Abs. 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Kraftfahrzeuglenker, die diese Mautabschnitte benutzen, ohne das nach den genannten Gesetzen geschuldete Entgelt ordnungsgemäß zu entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung, die als Mautprellerei im Sinn des § 20 Abs. 1 gilt. Kraftfahrzeuglenker, die durch diese Tat gegen eine auf Grund der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, erlassene Fahrverbotsverordnung verstoßen, indem sie die Fahrspur einer Mautstelle benutzen, die Kraftfahrzeugen vorbehalten ist, die der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegen, sind nur wegen Mautprellerei zu bestrafen.“

14. In § 32 Abs. 2 lautet der erste Satz:

„Die nach den in Abs. 1 genannten Gesetzen erlassenen Bestimmungen über die ordnungsgemäße Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte müssen eine Bemaftung ohne elektronische Einrichtungen für die Mautabwicklung gewährleisten.“

15. In § 33 wird folgender Abs. 8 angefügt:

„(8) § 32 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2015 tritt mit 1. Jänner 2016 in Kraft.“

16. In § 35 Abs. 3 wird die Wortfolge „in der Fassung der Richtlinie 2011/76/EG, ABl. Nr. L 269 vom 14.10.2011 S. 1“ durch die Wortfolge „in der Fassung der Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. L 158 vom 10.06.2013 S. 356“ ersetzt.

17. In § 37 wird die Wortfolge „in der Fassung der Richtlinie 2011/76/EG, ABl. Nr. L 269 vom 14.10.2011 S. 1“ durch die Wortfolge „in der Fassung der Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. L 158 vom 10.06.2013 S. 356“ ersetzt.

18. In § 38 Z 2 wird der Ausdruck „Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz“ durch den Ausdruck „Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des ASFINAG-Gesetzes

Das ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 82/2007, wird wie folgt geändert:

1. In Artikel II § 8a Abs. 2 und 3 wird jeweils der Ausdruck „gemäß § 9 Abs. 7 lit. b“ durch den Ausdruck „gemäß § 9 Abs. 6 lit. b“ ersetzt.

2. In Artikel II § 8a Abs. 3 wird die Wortfolge „vorrangigen, auf der selben Verkehrsachse wie die betroffenen Mautstrecken liegenden Vorhaben von europäischem Interesse gemäß Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG“ durch die Wortfolge „auf der selben Verkehrsachse wie die betroffenen Mautstrecken liegenden Schienenverkehrsinfrastrukturen des Kernnetzes im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, ABl. Nr. L 348 vom 20.12.2013 S.1“ ersetzt.

3. Artikel II § 8a Abs. 4 lautet:

„(4) Netto-Benützungsentgelte gemäß Abs. 2 und 3 sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-

Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.“

4. In Artikel II wird nach § 8a folgender § 8b eingefügt:

„**§ 8b.** (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die jährlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zur Anlastung der verkehrsbedingten Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung nach Abzug der gemäß Abs. 4 ermittelten Kosten an den Bund zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs zu leisten. Zu diesen Maßnahmen zählen insbesondere die in Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. 158 vom 10.06.2013 S. 356, angeführten Maßnahmen.

(2) Netto-Benützungsentgelte gemäß Abs. 1 sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.

(3) Die Entgelte sind dem Bund unverzinst nach Abzug der Kosten ihrer Einhebung zu überweisen.

(4) Die Ermittlung der Kosten der Einhebung der Entgelte und die Termine für ihre Überweisung sind zwischen dem Bund und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft vertraglich zu regeln.“

5. In Artikel II lautet § 11:

„**§ 11.** Die Bestimmungen der §§ 8a und 8b dienen der Umsetzung der Artikel 7f und 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. L 158 vom 10.06.2013 S. 356.“

6. In Artikel II § 15a Abs. 1 wird nach dem zweiten Satz folgender Satz eingefügt:

„Netto-Benützungsentgelte sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der nach den oben genannten Finanzierungsgesetzen festgesetzten Entgelte oder durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, auf den in § 10 Abs. 2 des genannten Gesetzes angeführten Bundesstraßenstrecken zufließen.“

7. In Artikel II § 15a Abs. 1 wird im letzten Satz der Ausdruck „§ 9 Abs. 7 lit. b“ durch den Ausdruck „§ 9 Abs. 6 lit. b“ ersetzt.