

## Textgegenüberstellung

### Geltende Fassung

### Vorgeschlagene Fassung

#### Artikel 1

##### Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002

###### § 5.

###### § 5.

...  
 (3) Einnahmen, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Grund einer Ausnahmeregelung gemäß Abs. 2 entgehen, sind ihr vom Bund zu ersetzen, wenn die Ausnahmeregelung länger als 30 Tage dauert.

###### § 7.

###### § 7.

...  
 (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 nach Maßgabe der Artikel 5, 7, 9, 12 bis 14 sowie der Anhänge II bis IV der Entscheidung 2009/750/EG sind in der Mautordnung zu treffen.

###### § 8c.

###### § 8c.

...  
 (8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Wirkung vom 1. Jänner 2014 und danach jährlich jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder des an seine Stelle tretenden Index das Vermittlungsentgelt gemäß Abs. 2 mit Verordnung anzupassen und zwar durch Heranziehung des (auf eine Dezimalstelle berechneten) vom Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften (EUROSTAT) für den Monat Juli des Jahres der Erlassung der Verordnung veröffentlichten Jahresdurchschnittes der Änderungsrate. Die errechneten Beträge sind kaufmännisch auf volle Euro zu runden.

...  
 (4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und Erstellung eines Beleges nach Maßgabe des Artikels 7j Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG und andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst nach Maßgabe der Artikel 5, 7, 9, 12 bis 14 sowie der Anhänge II bis IV der Entscheidung 2009/750/EG sind in der Mautordnung zu treffen.

...  
 (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 Jahres-

**Geltende Fassung**

**§ 9.** (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Grundkilometertarif für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen für die fahrleistungsabhängige Maut durch Verordnung fest. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat entsprechende Vorschläge zu erstellen.

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

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.

(8) Die Berechnung der Mauttarife hat den Bestimmungen der Artikel 2 lit. aa, 7b, 7e Abs. 3, 7f und 7g der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.

**Vorgeschlagene Fassung**

durchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind kaufmännisch auf volle Euro zu runden.

**§ 9.** (1) Die fahrleistungsabhängige Maut dient der Anlastung der Infrastrukturstarkosten 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 Infrastrukturstarkosten:
  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 Infrastrukturstarkosten 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

### Geltende Fassung

(5) Die Mauttarife 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. In der Verordnung kann auch eine Differenzierung der Mauttarife 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. Differenzierungen nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung sind auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig.

(7) 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, Mautabschnittstarife festsetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund der Berechnung gemäß Abs. 4 ergeben,

b) nach Maßgabe des Artikels 7f der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnittstarife erhöhen oder den gemäß Abs. 1 festgesetzten Grundkilometertarif 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 Mautabschnittstarife erhöhen oder den gemäß Abs. 1 festgesetzten Grundkilometertarif erhöhen.

### Vorgeschlagene Fassung

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-

**Geltende Fassung**

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

(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. 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 Nach-

**Vorgeschlagene Fassung**

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 die Zeit zwischen 22 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 Tariferhöhung nicht in Anspruch genommen wird, erfolgt auf den betroffenen Mautabschnitten keine Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmelastung.

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

**Geltende Fassung**

weis der erklärten EURO-Emissionsklasse nachzuholen, widrigenfalls die vorläufige Zuordnung rückwirkend erlischt.

(4) 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 der Grundkilometertarif, die in Abs. 2 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge sind kaufmännisch auf volle Cent zu runden.

**Vorgeschlagene Fassung**

weis 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 2010 und danach jährlich jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder des an seine Stelle trenden Index den gemäß Abs. 1 festgesetzten Grundkilometertarif und die gemäß Abs. 7 lit a festgesetzten Mautabschnittstarife mit Verordnung anzupassen und zwar durch Heranziehung des (auf eine Dezimalstelle berechneten) vom Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften (EUROSTAT) für den Monat Juli des Jahres der Erlassung der Verordnung veröffentlichten Jahresschnitts der Änderungsrate. Die errechneten Beträge sind jeweils für den Grundkilometertarif auf volle zehntel Cent und für die Mautabschnittstarife auf volle Cent zu runden.

**Geltende Fassung****§ 11.**

...

(2) Die Jahresvignette hat eine Gültigkeit von einem Kalenderjahr und berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken auch im Dezember des Vorjahres und im Jänner des Folgejahres. Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken im Zeitraum von zwei Monaten. Die Gültigkeit endet mit Ablauf jenes Tages, der durch sein Tagesdatum dem ersten Gültigkeitsdatum entspricht. Fehlt dieser Tag im zweiten Monat, so endet die Gültigkeit mit Ablauf des letzten Tages dieses Monats. Die Zehntagesvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken während zehn aufeinanderfolgender Kalendertage. Die Korridovignette berechtigt ab dem gemäß Abs. 6 festzulegenden Tag bis zum Ablauf des Tages der Verkehrsfreigabe beider Röhren des Pfändertunnels zur Benützung der Strecke der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems in einer Fahrtrichtung mit einem einspurigen Kraftfahrzeug oder mit einem mehrspurigen Kraftfahrzeug, dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, während 24 Stunden ab dem auf der Korridovignette aufgedruckten Zeitpunkt. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mit Verordnung zusätzlich eine Korridovignette vorsehen, die zur Benützung dieser Strecke in beiden Fahrtrichtungen während 24 Stunden ab dem auf der Korridovignette aufgedruckten Zeitpunkt berechtigt, und die Geltungsdauer der Korridovignette verkürzen, sofern die Korridovignette zu einer dauerhaften und wesentlichen Erhöhung der Verkehrsbelastung in Ortsgebieten von

**Vorgeschlagene Fassung**

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.

**§ 11.**

...

(2) Die Jahresvignette hat eine Gültigkeit von einem Kalenderjahr und berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken auch im Dezember des Vorjahres und im Jänner des Folgejahres. Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken im Zeitraum von zwei Monaten. Die Gültigkeit endet mit Ablauf jenes Tages, der durch sein Tagesdatum dem ersten Gültigkeitsdatum entspricht. Fehlt dieser Tag im zweiten Monat, so endet die Gültigkeit mit Ablauf des letzten Tages dieses Monats. Die Zehntagesvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken während zehn aufeinanderfolgender Kalendertage.

**Geltende Fassung**

Gemeinden des Rheintals führt.

(3) Das Mitführen der Vignette anstelle der Anbringung am Fahrzeug ist zu-lässig:

1. bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen, die typengenehmigt ohne Windschutz-scheibe ausgestattet sind;
2. für Zweimonatsvignetten bei Kraftfahrzeugen, die Probefahrt- oder Über-stellungskennzeichen führen und
3. bei Korridorfignetten.

...

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Be-ginn der Geltung der Korridorfignite mit Verordnung festzulegen, sobald die baulichen und organisatorischen Voraussetzungen für einen zuverlässigen Vertrieb der Korridorfignetten über Automaten im Bereich der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems und über Verkaufsstellen entlang dieser Strecken vorliegen.

**§ 12.**

...

(2) Bei Jahres-, Zweimonats- und Zehntagesvignetten sind als Kategorien ein-spurige Kraftfahrzeuge und mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, vorzusehen. Bei der Korridorfignette ist eine einheitliche Kategorie vorzusehen.

**§ 13.**

...

(2) Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen hat auf Antrag behin-derten Menschen, die im Inland ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen zugelassen wurde, so-weit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Un-zumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Ge-sundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen sind, eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen.

**Vorgeschlagene Fassung**

(3) Das Mitführen der Vignette anstelle der Anbringung am Fahrzeug ist zu-lässig:

1. bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen, die typengenehmigt ohne Windschutz-scheibe ausgestattet sind;
2. für Zweimonatsvignetten bei Kraftfahrzeugen, die Probefahrt- oder Über-stellungskennzeichen führen.

...

**§ 12.**

...

(2) Bei Jahres-, Zweimonats- und Zehntagesvignetten sind als Kategorien ein-spurige Kraftfahrzeuge und mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, vorzusehen.

**§ 13.**

...

(2) Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen hat auf Antrag behin-derten Menschen, die im Inland ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen zugelassen wurde, so-weit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Un-zumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Ge-sundheitsschädigung oder wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung oder die Blindheit eingetragen sind, eine Jahresvignette für ein

**Geltende Fassung**

Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen ist ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angeführten Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dem Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr zu überlassen.

**§ 15.**

(1)

...

8. Informationen über die Mautkilometertarife (§ 9 Abs. 1 und 2), die Mautabschnittstarife gemäß § 9 Abs. 7 und die Vignettenpreise (§ 12);

...

(2)

...

4. Bestimmungen über die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe durch Erklärung der Euro-Emissionsklasse und über das Nachholen des Nachweises der EURO-Emissionsklasse (§ 9 Abs. 6);

...

**§ 27.**

...

(2) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, wenn

1. der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht,

2. die Verwaltungsübertretung mit dem kontrollierten Fahrzeug begangen wurde und nicht mehr als drei Monate zurückliegt,

...

**Vorgeschlagene Fassung**

Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen. Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen ist ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angeführten Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dem Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr zu überlassen.

**§ 15.**

(1)

...

8. Informationen über die Mautkilometertarife (§ 9 Abs. 2 und 3), die Mautabschnittstarife gemäß § 9 Abs. 6 und die Vignettenpreise (§ 12);

...

(2)

...

4. Bestimmungen über die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe durch Erklärung der Euro-Emissionsklasse und über das Nachholen des Nachweises der EURO-Emissionsklasse (§ 9 Abs. 11);

**§ 27.**

...

(2) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, wenn

1. der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht,

2. die Verwaltungsübertretung mit dem kontrollierten Fahrzeug begangen wurde und nicht mehr als neun Monate zurückliegt,

...

**Geltende Fassung**

(3) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, wenn

1. der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 3 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht,
  2. die Verwaltungsübertretung mit den kontrollierten Fahrzeug begangen wurde und nicht mehr als drei Monate zurückliegt und
- ...

**§ 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 Bemautung 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 Bemautung 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. Nr. 479/1971, und des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969.

(2) Die Bemautung gemäß Abs. 1 muss ohne elektronische Einrichtungen für die Mautabwicklung gewährleistet sein. Es kann aber für die Mautabwicklung

**Vorgeschlagene Fassung**

(3) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, wenn

1. der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 3 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht,
  2. die Verwaltungsübertretung mit den kontrollierten Fahrzeug begangen wurde und nicht mehr als neun Monate zurückliegt und
- ...

**§ 31.** (1) 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 Bemautung und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind.

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

**§ 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 Bemautung 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. Nr. 479/1971, und des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969. Kraftfahrzeuglenker, die diese Mautabschnitte benützen, ohne das nach den genannten Gesetzen geschuldete Entgelt ordnungsgemäß zu entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung, die als Mautrellerei im Sinn des § 20 Abs. 1 gilt. Kraftfahrzeuglenker, die durch diese Tat gegen eine auf Grund der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, erlassene Fahrverbotsverordnung verstößen, indem sie die Fahrspur einer Mautstelle benützen, die Kraftfahrzeugen vorbehalten ist, die der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegen, sind nur wegen Mautrellerei zu bestrafen.

(2) Die nach den in Abs. 1 genannten Gesetzen erlassenen Bestimmungen über die ordnungsgemäße Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte

**Geltende Fassung**

zusätzlich auch ein elektronisches Mautsystem vorgesehen werden, das die Ausstattung von Fahrzeugen mit Geräten zur Mautentrichtung nicht zwingend erforderlich macht.

**§ 33.**

...

**§ 35.**

...

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 1999/62/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswände durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2011/76/EG, ABl. Nr. L 269 vom 14.10.2011 S. 1.

...

**§ 37.** Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benützung bestimmter Verkehrswände durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2011/76/EG, ABl. Nr. L 269 vom 14.10.2011 S. 1, die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 166 vom 30.04.2004 S. 124, in der Fassung der Berichtigungen, ABl. Nr. L 200 vom 07.06.2004 S. 50 und ABl. Nr. L 204 vom 04.08.2007 S. 30, und der Verordnung (EG) Nr. 219/2009, ABl. Nr. L 87 vom 31.03.2009 S. 109, und die Entscheidung 2009/750/EG über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten, ABl. Nr. L 268 vom 13.10.2009 S. 11, umgesetzt.

**§ 38.**

...

2. hinsichtlich des § 13 Abs. 2 erster und zweiter Satz der Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;

**Vorgeschlagene Fassung**

müssen eine Bemautung ohne elektronische Einrichtungen für die Mautabwicklung gewährleisten. Es kann aber für die Mautabwicklung zusätzlich auch ein elektronisches Mautsystem vorgesehen werden, das die Ausstattung von Fahrzeugen mit Geräten zur Mautentrichtung nicht zwingend erforderlich macht.

**§ 33.**

...

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

**§ 35.**

...

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 1999/62/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswände 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.

...

**§ 37.** Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benützung bestimmter Verkehrswände 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, die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 166 vom 30.04.2004 S. 124, in der Fassung der Berichtigungen, ABl. Nr. L 200 vom 07.06.2004 S. 50 und ABl. Nr. L 204 vom 04.08.2007 S. 30, und der Verordnung (EG) Nr. 219/2009, ABl. Nr. L 87 vom 31.03.2009 S. 109, und die Entscheidung 2009/750/EG über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten, ABl. Nr. L 268 vom 13.10.2009 S. 11, umgesetzt.

**§ 38.**

...

2. hinsichtlich des § 13 Abs. 2 erster und zweiter Satz der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;

<b>Geltende Fassung</b>	<b>Vorgeschlagene Fassung</b>
...	...
<b>Artikel 2</b>	<b>Artikel 2</b>
<b>Änderung des AFINAG-Gesetzes</b>	<b>Änderung des AFINAG-Gesetzes</b>
<b>Artikel II</b>	<b>Artikel II</b>
...	...
<b>§ 8a.</b>	<b>§ 8a.</b>
<p>(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 eingehobene Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beitrag zur Finanzierung des in Abs. 1 genannten Vorhabens zu leisten.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Netto-Benützungsentgelte sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.</p>	<p>(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf der A 13 Brenner Autobahn auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 6 lit.b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobene Netto-Benützungsentgelte zur Anlastung der Infrastrukturkosten sowie die dort eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beitrag zur Finanzierung des in Abs. 1 genannten Vorhabens zu leisten.</p> <p>(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf anderen Mautstrecken in Bergregionen auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 6 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte an den Bund als Beitrag zur Finanzierung von auf der selben Verkehrsachse wie die betroffenen Mautstrecken liegenden Schienenverkehrsinfrastrukturen des Kernnetzes im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, ABI. Nr. L 348 vom 20.12.2013 S. 1 zu leisten.</p> <p>(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.</p>
...	...
<b>§ 8b.</b>	<b>§ 8b.</b>
<p>(1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die jährlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung</p>	

### Geltende Fassung

...  
**§ 11.** Die Bestimmung des § 8a dient der Umsetzung des Artikels 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 Wirksam vom 1.1.2004 ermächtigt, jährlich höchstens 1 v.H. von den im Jahr 2003 nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 113/1973, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBI. Nr. 135/1964, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 442/1978, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 479/1971, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 115/1969, eingehobenen Netto-Benützungsentgelten für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung der von den oben genannten Finanzierungsgesetzen erfassten Strecken

### Vorgeschlagene Fassung

tung 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 ordnungsgemäß Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBI. 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.

...  
**§ 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.

...  
**§ 15a.** (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft ist mit Wirksam vom 1.1.2004 ermächtigt, jährlich höchstens 1 v.H. von den im Jahr 2003 nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 113/1973, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBI. Nr. 135/1964, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 442/1978, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 479/1971, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 115/1969, eingehobenen Netto-Benützungsentgelten für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung der von den oben genannten Finanzierungsgesetzen erfassten Strecken

**Geltende Fassung**

cken 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, zusätzlich zufließen, sind bei der Ermittlung der Berechnungsgrundlage nicht zu berücksichtigen.

...

**Vorgeschlagene Fassung**

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 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. Netto-Benützungsentgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 6 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich zufließen, sind bei der Ermittlung der Berechnungsgrundlage nicht zu berücksichtigen.

...