

Regierungsvorlage

**Gesetz
über eine Änderung des Parkabgabegesetzes**

Der Landtag hat beschlossen:

Das Parkabgabegesetz, LGBl.Nr. 2/1987, in der Fassung LGBl.Nr. 38/1992, Nr. 65/1998, Nr. 58/2001, Nr. 6/2004, Nr. 16/2006, Nr. 57/2009 und Nr. 40/2015, wird wie folgt geändert:

1. Der § 4 Abs. 2 lautet:

- „(2) Die Abgabe hat auf Verkehrsflächen, die keine Kurzparkzonen sind,
a) für jede angefangene Stunde mindestens 70 Cent und höchstens 2 Euro oder
b) für je angefangene zwölf Stunden mindestens 4,20 Euro und höchstens 11,90 Euro

zu betragen. Davon abweichend kann maximal für die ersten 1,5 Stunden der Mindestbetrag unterschritten oder auch gar keine Abgabe vorgesehen werden. Weiters abweichend können die Höchstbeträge für Verkehrsflächen, auf welchen Kraftfahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als neun Metern abgestellt werden, um bis zu 300 % überschritten werden.“

2. Im § 4 Abs. 3 wird das Wort „Höchstbeträge“ durch das Wort „Beträge“, der Ausdruck „20 v.H.“ durch den Ausdruck „10 %“ und die Zahl „1999“ durch die Zahl „2019“ ersetzt.

3. Im § 5 Abs. 2 wird nach der Wortfolge „Die Abgabe ist“ ein Beistrich und die Wortfolge „sofern in der Verordnung nach Abs. 1 nichts anderes festgelegt ist,“ eingefügt.

4. Im § 6 wird am Ende der lit. e der Punkt durch einen Beistrich ersetzt und folgende lit. f angefügt:

- „f) Elektrofahrzeuge während des Ladevorganges auf Verkehrsflächen, die keine Kurzparkzonen sind.“

5. Der § 6a lautet:

„§ 6a

Pauschalierungszonen

(1) Die Gemeindevertretung kann durch Verordnung Gebiete für alle oder einzelne der folgenden Nutzergruppen zu Pauschalierungszonen erklären:

- a) Inhaber von mehrspurigen Kraftfahrzeugen, die in der Pauschalierungszone den Hauptwohnsitz haben,
b) Unternehmer und Arbeitnehmer, die Zulassungsbesitzer eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges sind und in einer Pauschalierungszone einen Standort haben bzw. dort beschäftigt sind,
c) Benutzer eines Park-and-ride-Systems oder
d) andere, ähnlich häufig in der Pauschalierungszone parkende und in der Verordnung näher zu bestimmende Nutzergruppen.

(2) Den nach Abs. 1 berechtigten Nutzern ist die Abgabe für den Bereich der Pauschalierungszone auf Antrag für die Dauer bis zu einem Jahr zu pauschalieren.

(3) Die Höhe der Pauschalbeträge ist von der Gemeindevertretung durch Verordnung festzulegen. Der Pauschalbetrag darf auf Verkehrsflächen – ausgenommen Kurzparkzonen – höchstens 817 Euro

betragen. Erfolgt die Pauschalierung für einen kürzeren Zeitraum als ein Jahr, verringert sich der Höchstbetrag aliquot. Die Bestimmungen des § 4 Abs. 3 gelten sinngemäß.

(4) Die näheren Bestimmungen über die erforderlichen Nachweise zur Anwendbarkeit der Pauschalierungsregelung, die Art der Kennzeichnung der Fahrzeuge und der Hilfsmittel hierfür sind durch Verordnung der Gemeindevertretung festzulegen.“

6. Der § 9 lautet:

„§ 9

Übergangsbestimmung zur Novelle LGBl.Nr. ../2019

Verordnungen, in welchen Abgabenhöhen festgelegt sind, die nicht den Vorgaben betreffend Mindestbeträge nach § 4 Abs. 2 in der Fassung LGBl.Nr. ../2019 entsprechen, sind bis spätestens 31. Dezember 2020 anzupassen.“

Bericht zur Regierungsvorlage

I. Allgemeines:

1. Ziel und wesentlicher Inhalt:

1.1 Um einen Beitrag zur Lenkung des Verkehrs und zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu leisten, wurde schon vor einigen Jahren insbesondere von den Städten und größeren Gemeinden ein Parkraummanagement eingeführt. Zur Unterstützung desselben ist der Gesetzgeber gefordert, auch im Parkabgabegesetz die Rahmenbedingungen an die aktuellen Erfordernisse anzupassen. Im Sinne einer Gesamtverkehrsstrategie geht es unter anderem darum, gezielt Lenkungseffekte zu erzielen.

Der vorliegende Entwurf enthält im Wesentlichen folgende Inhalte:

- Einführung eines Mindest- und Höchstbetrages („Tarifkorridor“) für jede angefangene Stunde und für je angefangene zwölf Stunden (vgl. § 4 Abs. 2 lit. a und b),
- Ermöglichung der Festsetzung eines niedrigeren Mindestbetrages oder auch gar keiner Abgabe maximal für die ersten 1,5 Stunden (vgl. § 4 Abs. 2 zweiter Satz),
- Ermöglichung der Festsetzung eines höheren Höchstbetrages für das Abstellen längerer Kraftfahrzeuge aufgrund der benötigten größeren Stellfläche (vgl. § 4 Abs. 2 dritter Satz),
- Raschere Indexanpassung der Mindest- und Höchstbeträge für jede angefangene Stunde und für je angefangene zwölf Stunden sowie für den Höchstbetrag bei Pauschalierungen (vgl. §§ 4 Abs. 3 und 6a Abs. 3),
- Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für das „Handyparken“ und Ähnliches (vgl. § 5 Abs. 2),
- Schaffung einer Ausnahme von der Abgabepflicht für Elektrofahrzeuge während des Ladevorganges auf Verkehrsflächen, die keine Kurzparkzonen sind (vgl. § 6 lit. f),
- Geänderte Pauschalierungsmöglichkeiten in Pauschalierungszonen: z.B. mehr Spielraum zur Pauschalierung für Arbeitnehmer, die Zulassungsbesitzer eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges sind und an einem solchen Standort beschäftigt sind, für Benutzer eines Park-and-ride-Systems oder für andere, ähnlich häufig in der Pauschalierungszone parkende Nutzergruppen (vgl. § 6a).

1.2 Die vorgeschlagenen Änderungen gehen insbesondere auf Anregungen des Vorarlberger Gemeindeverbandes, der Städte, einiger Gemeinden und des Energieinstituts Vorarlberg sowie auf eine EntschlieÙung des Landtages zurück.

2. Kompetenzen:

Die Kompetenz des Landesgesetzgebers ergibt sich aus § 8 F-VG 1948.

3. Finanzielle Auswirkungen:

Den Gemeinden wird die Erhebung einer höheren Parkabgabe ermöglicht, indem die Höchstbeträge für jede angefangene Stunde, für je angefangene zwölf Stunden sowie für die Pauschalierung deutlich angehoben werden. Dies ermöglicht den Gemeinden, ein höheres Aufkommen aus der Parkabgabe zu erzielen, sofern entsprechende Festlegungen in der Verordnung getroffen werden.

4. EU-Recht:

Der vorliegende Entwurf enthält keine Bestimmungen, die dem Recht der Europäischen Union entgegenstehen.

5. Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche:

Das Gesetzesvorhaben hat keine spezifischen Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche.

6. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Der vorliegende Entwurf enthält Regelungen, die Landes(Gemeinde)abgaben zum Gegenstand haben. Für sie gilt das Einspruchsverfahren nach § 9 F-VG 1948. Der Gesetzesbeschluss ist daher unmittelbar nach der Beschlussfassung des Landtages vor der Kundmachung vom Landeshauptmann dem Bundeskanzleramt bekanntzugeben.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Z. 1 (§ 4 Abs. 2):

Der Abs. 2 wird neu ausgestaltet. Es soll ein Mindest- und ein Höchstbetrag für die Abgabe („Tarifkorridor“) für jede angefangene Stunde (lit. a) und je angefangene zwölf Stunden (lit. b) eingeführt werden (erster Satz). Die Gemeinde hat demnach ihren jeweiligen Tarif irgendwo zwischen diesem Tarifkorridor festzusetzen, jedoch mindestens den vorgegebenen Mindestbetrag und höchstens den vorgegebenen Höchstbetrag; ein niedrigerer Tarif als der vorgegebene Mindestbetrag darf nicht vorgesehen werden. Die Mindestbeträge orientieren sich an den derzeit von den Gemeinden festgelegten niedrigsten Tarifen, insbesondere an jenem für je angefangene Stunde (das sind vielerorts 70 Cent). Auf die Indexierung nach § 4 Abs. 3 wird hingewiesen.

Von dieser generellen Regelung sind folgende Abweichungen möglich (zweiter und dritter Satz des Abs. 2):

- Für maximal die ersten 1,5 Stunden kann der Mindestbetrag der lit. a unterschritten oder auch gar keine Abgabe vorgesehen werden (zweiter Satz). Derzeit wird von mehreren Gemeinden für die ersten 90 Minuten keine Abgabe erhoben. Die Regelung ermöglicht die Beibehaltung dieser Praxis.
- Für das Abstellen von längeren Kraftfahrzeugen (Gesamtlänge von mehr als neun Metern), wie insbesondere Reisebusse, Transporter, etc., welche eine größere Stellfläche benötigen als PKWs, können die Höchstbeträge der lit. a und b um bis zu 300 % überschritten werden (dritter Satz). Für einen Reisebus, der mehr als neun Meter Gesamtlänge aufweist, könnte daher anstelle von 2 Euro für jede angefangene Stunde höchstens das 4-fache (Mindestbetrag plus 300%), d.h. 8 Euro Parkabgabe festgelegt werden; für je angefangene zwölf Stunden sind höchstens 47,60 Euro möglich.

Klargestellt wird, dass sich diese Abweichungen nur auf jene Verkehrsflächen beziehen, die keine Kurzparkzonen sind.

Zu Z. 2 (§ 4 Abs. 3):

Nach der derzeitigen Regelung dürfen Erhöhungen der im Abs. 2 angeführten Höchstbeträge jeweils erst dann erfolgen, wenn – ausgehend vom 1. Jänner 1999 – eine Indexsteigerung im Ausmaß von 20 % vorliegt. Die neuen Beträge gelten ab Beginn des auf diese Indexsteigerung folgenden Kalenderjahres und sind auf volle 10 Cent zu runden.

Die neue Regelung sieht demgegenüber vor, dass die Mindest- und Höchstbeträge nach Abs. 2 sich jeweils schon dann erhöhen, wenn – ausgehend vom 1. Jänner 2019 – eine Indexsteigerung im Ausmaß von 10 % vorliegt. Dies führt künftig zu einer deutlich schnelleren Wertanpassung und damit Erhöhung der Beträge, als bisher.

Zu Z. 3 (§ 5 Abs. 2):

Nach der bestehenden Regelung ist die Abgabe bei Beginn des Abstellens fällig und zum selben Zeitpunkt durch Erwerb eines Parkscheins am Parkautomaten zu entrichten. Beim „Handyparken“ ist eine Entrichtung der Abgabe bei Beginn des Abstellens in der Regel nicht vorgesehen: Bei diesem System erfolgt die Abrechnung des elektronischen Parkscheins „minutengenau“, d.h. nach der tatsächlichen Abstelldauer. Es wird z.B. am Monatsende via Kreditkarte oder Mobilfunkrechnung im Nachhinein bezahlt.

Der Abs. 2 ermöglicht nunmehr auch entsprechend andere Festlegungen in der Verordnung, um u.a. das „Handyparken“ oder Ähnliches zu ermöglichen.

Zu Z. 4 (§ 6 lit. f):

Mit der neuen lit. f wird eine Ausnahme von der Entrichtung der Abgabe für Elektrofahrzeuge geschaffen. Als Elektrofahrzeuge gelten Elektrofahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960). Nach § 54 Abs. 5 lit. m StVO 1960 ist ein Elektrofahrzeug „ein von außen aufladbares Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang, der mindestens einen nicht-peripheren elektrischen Motor als Energieumwandler mit einem elektrisch aufladbaren Energiespeichersystem, das extern aufgeladen werden kann, enthält“. Unter diese Definition fallen jedenfalls ausschließlich elektrisch angetriebene Fahrzeuge, aber auch Plug-in-hybrid-Fahrzeuge. Weiters wird auf den Ladevorgang abgestellt, d.h. das Ladekabel muss jedenfalls an die Ladestation angesteckt sein.

Die Bestimmung dient der Umsetzung der Entschließung des Landtages vom 7. Juni 2017 „Gratis-Parken für E-Fahrzeuge“ (Beilage 39/2017), wobei jedoch keine Beschränkung auf maximal zwei Stunden

aufgrund der Schwierigkeiten, die eine solche Regelung im Vollzug mit sich bringen würde, vorgesehen wird.

Zu Z. 5 (§ 6a):

Die Pauschalierungsregelung wird zur Gänze neu gefasst und gibt den Gemeinden mehr Spielraum als die bisherige Anwohnerzonenregelung.

Abs. 1:

Die neue Regelung knüpft nicht mehr daran an, ob für Bewohner von Gebieten gebührenfreie, zeitlich unbeschränkte Abstellmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen; diese Voraussetzung entfällt. Stattdessen können durch Verordnung Gebiete für alle oder einzelne Nutzergruppen gemäß § 6a Abs. 1 lit. a bis d zu Pauschalierungszonen erklärt werden.

Zu den einzelnen Nutzergruppen:

Die *lit. a* entspricht im Wesentlichen der bisherigen Bestimmung für Inhaber von mehrspurigen Kraftfahrzeugen, bei welcher es nach dem Wortlaut jedoch lediglich darauf ankam, dass der Antragsteller in der Anwohnerzone wohnt. Die Begründung eines Hauptwohnsitzes war nicht zwingend erforderlich; es genügte auch ein Wohnsitz. Künftig soll – nach der vorliegenden litera – nur mehr eine Pauschalierung bei Vorliegen eines Hauptwohnsitzes (Mittelpunkt der Lebensinteressen) in der Pauschalierungszone ermöglicht werden; eine weitergehende Begünstigung allenfalls auch von Zweitwohnsitzbesitzern kommt u.U. jedoch nach lit. d in Betracht.

Die *lit. b* entspricht der bisherigen Regelung, soweit sie sich auf Unternehmer erstreckt, die Zulassungsbesitzer eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges sind und in der Pauschalierungszone einen Standort haben. Darüber hinaus sollen von dieser litera auch Arbeitnehmer, die Zulassungsbesitzer eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges sind und in der Pauschalierungszone beschäftigt sind, umfasst sein.

Die *lit. c* stellt auf Benutzer eines Park-and-ride-Systems ab. Diese Systeme ermöglichen eine Kombination der Benutzung von privaten Verkehrsmitteln sowie dem öffentlichen Verkehr und werden z.B. an Bahnhöfen angeboten.

Nach der *lit. d* kann noch für weitere Nutzergruppen, als die in den lit. a bis c aufgezählten, eine Pauschalierung vorgesehen werden. Voraussetzung ist, dass diese Nutzergruppen ähnlich häufig in der Pauschalierungszone parken (z.B. für Mitglieder eines Vereins mit Standort in der Pauschalierungszone in Zeiten intensiver Vereinstätigkeit).

Abs. 2:

Die Pauschalierungsmöglichkeit soll – wie bisher – für die Dauer bis zum einem Jahr möglich sein. Die Pauschalierungszeiträume können jedoch auch kürzer sein und z.B. ein halbes Jahr, einen Monat oder auch nur eine Woche umfassen. Auch Tagespauschalparkkarten sind nicht ausgeschlossen. Zur Berechnung des zulässigen Höchstbetrages für Pauschalparkkarten, die für einen kürzeren Zeitraum als ein Jahr ausgestellt werden, siehe die Beispiele in den Ausführungen zu Abs. 3.

Abs. 3:

Die Höhe der Pauschalbeträge ist durch Verordnung festzulegen. Der jährliche Pauschalbetrag darf auf Verkehrsflächen – ausgenommen Kurzparkzonen – höchstens 817 Euro betragen. Anders als bei der Regelung im § 4 Abs. 2 wird bei Pauschalierungszonen lediglich ein Höchstbetrag und nicht zusätzlich auch ein Mindestbetrag vorgegeben, welcher in der Verordnung beachtet werden muss. Der jährliche Höchstbetrag verringert sich aliquot, wenn die Pauschalierung für einen kürzeren Zeitraum als ein Jahr erfolgen soll. Soll z.B. eine pauschalierte Monatsparkkarte angeboten werden, darf diese höchstens 68,10 Euro (817 Euro dividiert durch 12, gerundet auf volle 10 Cent) kosten. Für eine pauschalierte Wochenparkkarte können höchstens 15,80 Euro verlangt werden (817 Euro dividiert durch 52, gerundet auf volle 10 Cent). Die Bestimmung über die Indexanpassung des § 4 Abs. 3 gilt auch für den Höchstbetrag im Rahmen der Pauschalierung. Auch die Rundungsregel ist (wie in den Rechenbeispielen berücksichtigt) anzuwenden.

Abs. 4:

Die näheren Bestimmungen über die Art der Kennzeichnung der Fahrzeuge und der Hilfsmittel hiefür waren schon bisher in der Verordnung festzulegen. Künftig sind darüber hinaus jedenfalls auch nähere Bestimmungen über die erforderlichen Nachweise zur Anwendbarkeit der Pauschalierungsregelung in der

Verordnung aufzunehmen. Ein Arbeitnehmer, der Zulassungsbesitzer eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges ist und in einer Pauschalierungszone beschäftigt ist (§ 6a Abs. 1 lit. b), kann seine Beschäftigung z.B. durch eine entsprechende Bestätigung des Arbeitgebers nachweisen.

Zu Z. 6 (§ 9):

Für Gemeinden, die derzeit Mindestbeträge vorsehen, die den Vorgaben nach § 4 Abs. 2 in der Fassung LGBl.Nr. ../2019 nicht entsprechen, weil sie zu niedrig sind, soll eine entsprechende Anpassung bis 31. Dezember 2020 ermöglicht werden. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten niedrigere Tarife aus dem Grund des Unterschreitens der neuen Mindestbeträge noch nicht als rechtswidrig.