

1853 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Nachdruck vom 23. 6. 1999

Regierungsvorlage

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 und das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 158/1998, wird wie folgt geändert:

I. § 1 lautet:

“§ 1. (1) Der Benützer von Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und der B 301 Wiener Südrand Straße im Umfang ihrer Beschreibung in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 31/1997, sowie der B 302 Wiener Nordrand Straße im Bereich der Strecke Hirschstetten (A 23, B 3d) bis zur Anbindung an die B 8 Angerner Straße (einschließlich Umfahrung Süßenbrunn) und der B 315 Reschen Straße im Bereich der Südumfahrung Landeck mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, hat dem Bund als Entgelt eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten.

(2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung weitere Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken, für die eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten ist, festlegen, sofern diese in ihrer baulichen Anlage den in Abs. 1 genannten Bundesstraßen bereits entsprechen oder nach ihrer Errichtung entsprechen oder neu zu errichtende Brücken, Tunnel oder Straßen über Gebirgspässe betreffen. Dabei ist auf die funktionelle Bedeutung der Strecke innerhalb des Bundesstraßennetzes, die wirtschaftlichen Erfordernisse der Errichtung und der Erhaltung der Strecke Bedacht zu nehmen. Die Länder sind zu regionalen Gesichtspunkten anzuhören.

(3) Die fahrleistungsabhängige Maut ist nach den Grundsätzen eines halboffenen Mautsystems einzuheben. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Bundesstraßenstrecken gemäß Abs. 1 und 2 Mautstreckenabschnitte unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung durch Verordnung festzulegen. Den Mautstreckenabschnitten sind in der Verordnung Mautstellen zuzuordnen, deren Lage unter Bedachtnahme auf die Kosten der Errichtung, auf die zu erwartende verkehrliche Belastung der Mautstellen, auf eine weitgehende Verhinderung von Ausweichverkehr, auf die Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und nach Anhörung der jeweils betroffenen Länder zu regionalen Gesichtspunkten wie folgt festzulegen ist:

1. die Lage der Hauptmautstellen durch Angabe der Kilometrierung des Bereiches, in dem sich neu zu errichtende Mautstellen befinden sollen, oder bei bereits bestehenden Mautstellen durch Angabe der Kilometrierung des Querschnittes der Bemautung auf der Hauptfahrbahn und
2. die Lage der Nebenmautstellen durch Angabe, an welchen Anschlußstellen sie sich befinden sollen.

Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von Vorschlägen zur Festlegung der Mautstreckenabschnitte und Mautstellen.

(4) In der Verordnung gemäß Abs. 3 ist von der Festlegung von Mautstreckenabschnitten auf Bundesstraßen gemäß Abs. 1 abzusehen, wenn und solange die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit

der Bemaunung einzelner Bundesstraßenstrecken nicht gegeben ist, es die Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordern oder die zuverlässige Abwicklung der Bemaunung nicht gewährleistet ist. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung entsprechender Vorschläge.”

2. § 2 lautet:

“§ 2. (1) Der Bund hat mit der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut zu beginnen, sobald die Einhebung mittels elektronischer Einrichtungen (§ 4) möglich ist und insgesamt eine zuverlässige Abwicklung der Bemaunung sowie der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind.

(2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Vorschlag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Verordnung den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nach Maßgabe der in Abs. 1 genannten Grundsätze und der Fertigstellung der Mautstellen für verkehrswirksam zusammenhängende Mautstreckenabschnitte fest.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft regelt in der Mautordnung (§ 4) die Rückerstattung des Kaufpreises für Vignetten, die durch den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut vorzeitig ihre Gültigkeit verlieren.”

3. Im § 3 Abs. 1 zweiter Satz wird die Wortfolge “den Mautstellen gemäß § 1 Abs. 4 zuzuordnenden Mautstreckenabschnitten” durch das Wort “Mautstreckenabschnitte” ersetzt.

4. § 3 Abs. 2 lautet:

“(2) Von der Mautpflicht ausgenommen sind:

1. Einsatzfahrzeuge (§ 2 Z 25 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159),
2. Heeresfahrzeuge (§ 2 Z 38 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267),
3. Fahrzeuge, die im Rahmen des Übereinkommens zwischen den Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrages und den anderen an der Partnerschaft für den Frieden teilnehmenden Staaten über die Rechtsstellung ihrer Truppen (“PfP-SOFA”), BGBl. III Nr. 136/1998, eingesetzt werden, und
4. Fahrzeuge, die in Durchführung von Maßnahmen der Friedenssicherung im Rahmen einer internationalen Organisation, der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa oder der Europäischen Union auf Grund eines Beschlusses im Rahmen der gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik eingesetzt werden.”

5. Nach § 3 Abs. 2 wird folgender Abs. 3 angefügt:

“(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft wird ermächtigt, bei einzelnen Mautstellen infolge mangelnder Betriebswirtschaftlichkeit zeitweise von der Einhebung der Maut abzusehen. In diesen Fällen entfällt für die Kraftfahrzeuglenker die Pflicht zur Entrichtung der Maut.”

6. § 4 Abs. 1 lautet:

“(1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat einheitlich Bedingungen für die Benützung der Mautstrecken gemäß § 1 und § 7 Abs. 1 (Mautordnung) festzulegen und in ihrem Rahmen auch die Beschaffenheit der Geräte zur elektronischen Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut und deren Anbringung am oder im Fahrzeug festzusetzen. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat insbesondere die Benützung der gemäß § 1 Abs. 3 verordneten Mautstellen zu regeln. Die erforderlichen Fahrverbote sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Straßenverkehrszeichen gemäß der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, kundzumachen. Die Mautordnung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

7. Im § 4 Abs. 2 lautet der letzte Satz:

“In der Mautordnung kann ein angemessener Kostenersatz für diese Geräte vorgesehen werden.”

8. Nach § 4 Abs. 2 wird folgender Abs. 3 angefügt:

“(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft wird ermächtigt, für Fahrten im Rahmen von humanitären Hilfstransporten oder in Notstandsfällen Fahrzeuge von der zeit- und fahrleistungsabhängigen Mautpflicht auszunehmen. Die Regelung erfolgt anlaßbezogen in der

Mautordnung. Der Bund ersetzt der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft den Einnahmenentfall bei Ausnahmeregelungen, die länger als 30 Tage gelten.“

9. § 6 erhält die Bezeichnung “§ 6 Abs. 1”; folgender Abs. 2 wird angefügt:

“(2) Sofern die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nicht auf der Hauptfahrbahn erfolgt, besteht im Bereich der Hauptmautstellen zwischen den Trenninselpitzen des Verzögerungsstreifens und des Beschleunigungsstreifens auf der Hauptfahrbahn ein Fahrverbot für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Dieses Fahrverbot gilt nicht für Einsatzfahrzeuge (§ 2 Z 25 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159).“

10. § 7 Abs. 1 lautet:

“(1) Die Benützung der Bundesstraßen gemäß § 1 Abs. 1 mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt einer zeitabhängigen Maut. Solange auf keinem der gemäß § 1 Abs. 3 festgelegten Mautstreckenabschnitte eine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, unterliegt die Benützung der Bundesstraßen gemäß § 1 Abs. 1 mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen, aber weniger als 12 Tonnen beträgt, und mit Omnibussen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, einer zeitabhängigen Maut. Sobald künftig auf gemäß § 1 Abs. 2 festgelegten Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken die in § 1 Abs. 1 genannte Fahrzeugkategorie fahrleistungsabhängig bemaute wird, unterliegt deren Benützung mit anderen Fahrzeugkategorien einer zeitabhängigen Maut. Die Maut ist vor der mautpflichtigen Straßenbenützung durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug zu entrichten.“

11. Im § 7 Abs. 5 wird nach dem dritten Satz folgender Satz eingefügt:

“Mehrspurige Fahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, gelten bis zum Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 2 als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt.“

12. § 7 Abs. 7 Z 2 lautet:

“2. beim Besitz einer Jahresvignette und zusätzlichem Erwerb einer Jahresmautkarte einer Bundesstraßengesellschaft innerhalb der Gültigkeitsdauer der Jahresvignette auf einer beliebigen, im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits von dieser Bundesstraßengesellschaft bemauteten Strecke, 550 S samt Umsatzsteuer auf den jeweils gültigen Jahresmautkartenpreis angerechnet zu erhalten.“

13. § 7 Abs. 9 entfällt.

14. Im § 7 Abs. 10a lautet der erste Satz:

“Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen haben auf Antrag behinderten Menschen, die in ihrem Sprengel ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen sind, erstmals für 1998 und für jedes weitere Kalenderjahr höchstens eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie zur Verfügung zu stellen.“

15. Im § 7 Abs. 10a entfällt im zweiten Satz die Wortfolge “in der jeweils geltenden Fassung”.

16. § 7 Abs. 10b entfällt.

17. Im § 7 Abs. 11 lautet der zweite Satz:

“Es kann des weiteren statt des Anbringens einer Wochenvignette oder einer Tageszusatzvignette auch das Mitführen der Vignette und statt des Anbringens einer Vignette für die in Abs. 2 Z 5 genannte Fahrzeugkategorie auch das Anbringen zweier Vignetten für die in Abs. 2 Z 4 genannte Fahrzeugkategorie vorgesehen werden.“

18. Nach § 7 wird folgender § 8 eingefügt:

“§ 8. (1) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen von § 7 abweichende Vignettenpreise durch Verordnung nach Fahrzeugkategorien und nach zeitlicher Geltungsdauer festsetzen, wobei auf die wirtschaftlichen Erfordernisse der Errichtung und der Erhaltung der Mautstrecken gemäß §§ 1 und 7 Abs. 1 Bedacht zu nehmen ist.

Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von entsprechenden Vorschlägen.

(2) Die Verordnung hat Jahres-, Zweimonats- und für mehrspurige Kraftfahrzeuge auch Wochen-vignetten vorzusehen. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung dürfen von § 7 Abs. 2 abweichende Fahrzeugkategorien vorgesehen werden. Als Kategorien sind aber zumindest einspurige Kraftfahrzeuge und mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, vorzusehen. Für die Benützung von Mautstrecken gemäß § 7 Abs. 1 mit Fahrzeugkombinationen, die in eine höhere Bemessungsgrundlage fallen als die, für die die zeitabhängige Maut entrichtet wurde, ist eine Tageszusatzvignette vorzusehen.“

19. § 8 erhält die Bezeichnung “§ 9”; § 9 erhält die Bezeichnung “§ 10”.

20. § 11 samt Überschrift lautet:

“Mautaufsichtsorgane

§ 11. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann zur Mitwirkung an der Vollziehung dieses Gesetzes gemäß § 14 Abs. 3 Mautaufsichtsorgane bestimmen. Die Mautaufsichtsorgane sind von der Bezirksverwaltungsbehörde auf Vorschlag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu bestellen und zu vereidigen. Als Mautaufsichtsorgane können nur mit der Mauteinhebung betraute Personen bestellt werden, die das 19. Lebensjahr vollendet haben und verlässlich sind. Von der Bestellung zum Mautaufsichtsorgan ist ausgeschlossen, wer wegen eines Verbrechens oder Vergehens rechtskräftig verurteilt ist. Zum Nachweis der Verlässlichkeit ist eine Strafregisterbescheinigung einzuholen. Mautaufsichtsorgane müssen bei Ausübung ihres Dienstes mit einem Ausweis, aus dem ihre amtliche Eigenschaft hervorgeht, versehen sein. Der Inhalt des Ausweises ist in der Mautordnung festzulegen. Mautaufsichtsorgane, die sich zur Ausübung ihrer Obliegenheiten ungeeignet zeigen, sind abzuverufen.“

21. Nach § 11 wird folgender neuer § 12 samt Überschrift eingefügt:

“Strafbestimmungen für die fahrleistungsabhängige Maut

§ 12. (1) Kraftfahrzeuglenker, die an gemäß § 1 Abs. 3 festgelegten Mautstellen die fahrleistungsabhängige Maut nicht entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe von 3 000 S bis zu 30 000 S zu bestrafen.

(2) Kraftfahrzeuglenker, die Vorschriften gemäß § 4 Abs. 1 zweiter Satz übertreten, und Kraftfahrzeuglenker von gemäß § 3 Abs. 2 von der Mautpflicht ausgenommen Fahrzeugen, die das Fahrverbot gemäß § 6 Abs. 2 übertreten, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe bis zu 3 000 S zu bestrafen. Die Strafbestimmung für die Übertretung des Fahrverbotes gemäß § 6 Abs. 2 gilt nicht für Lenker von Einsatzfahrzeugen (§ 2 Z 25 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159).

(3) Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor, wenn die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit von Gerichten fallenden strafbaren Handlung bildet.

(4) Die Tat wird straflos, wenn der Täter, wenngleich auf Aufforderung bei Betretung oder – soweit die Tat durch automatische Überwachung festgestellt wurde – innerhalb von 24 Stunden nach der Tat eine in der Mautordnung festgesetzte Ersatzmaut zahlt, die für jede Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 den Betrag von 3 000 S samt Umsatzsteuer nicht übersteigen darf. Dem Täter ist sofort eine Bescheinigung über die Bezahlung der Ersatzmaut auszustellen.

(5) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 können

1. die Bestimmungen des § 37 VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß die Sicherheit 30 000 S nicht übersteigen darf;
2. die Bestimmungen des § 37a Abs. 1 und 2 VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß von Betretenen, die keine Zahlung gemäß Abs. 4 leisten, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 27 000 S auch dann festgesetzt und eingehoben werden kann, wenn der Täter von einem Mautaufsichtsorgan oder – soweit die Tat durch automatische Überwachung festgestellt wurde – innerhalb von 24 Stunden nach der Tat betreten wurde;
3. die Bestimmungen des § 47 Abs. 1 VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß durch Strafverfügung Geldstrafen bis zu 9 000 S festgesetzt werden dürfen;
4. die Bestimmungen der §§ 47 Abs. 2 und 49a VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß die Verordnung jeweils die Vorschreibung von Geldstrafen bis zu 9 000 S vorsehen darf.

(6) Wird der gemäß Abs. 5 Z 2 festgesetzte Betrag nicht oder nicht zur Gänze geleistet, sind die Organe gemäß § 14 Abs. 1 ermächtigt, die Weiterfahrt mit dem Fahrzeug, mit dem die Tat begangen wurde, für bis zu 24 Stunden zu unterbinden. Hiebei ist insbesondere auf drohende Gefahren für Leben oder Gesundheit von Tieren Bedacht zu nehmen, für deren Transport die Bestimmungen des Tiertransportgesetzes – Straße, BGBl. Nr. 411/1994, gelten.

(7) Die Bestimmungen der §§ 21 und 50 VStG sind auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 nicht anwendbar. Die Bestimmung des § 21 VStG ist auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 2 nicht anwendbar. 80 vH der eingehobenen Strafgeelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.“

22. § 12 erhält die Bezeichnung “§ 13”.

23. Der neue § 13 Abs. 1 lautet samt Überschrift:

“Strafbestimmungen für die zeitabhängige Maut

§ 13. (1) Krafffahrzeuglenker, die gemäß § 7 Abs. 1 zeitabhängig bemaute Bundesstraßen benutzen, ohne die zeitabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe von 3 000 S bis zu 30 000 S zu bestrafen.“

24. Der neue § 13 Abs. 3 lautet:

“(3) Die Tat wird straflos, wenn der Täter bei Betretung, wengleich auf Aufforderung, eine in der Mautordnung festzusetzende Ersatzmaut zahlt, die den Betrag von 3 000 S samt Umsatzsteuer nicht übersteigen darf; hierüber ist dem Täter sofort eine Bescheinigung auszustellen.“

25. Im neuen § 13 Abs. 4 lautet Z 1:

“1. die Bestimmungen des § 37 VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß die Sicherheit 30 000 S nicht übersteigen darf;“

26. Im ersten Satz des neuen § 13 Abs. 5 entfällt die Wortfolge “Z 2”.

27. Im neuen § 13 Abs. 6 lautet der erste Satz:

“Die Bestimmung des § 50 VStG ist auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 nicht anwendbar.“

28. § 13 erhält die Bezeichnung “§ 14” und lautet samt Überschrift:

“Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht, der Zollwache sowie der Mautaufsichtsorgane

§ 14. (1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) und die Organe der Zollwache (§ 15 Zollrechts-Durchführungsgesetz, BGBl. Nr. 659/1994) haben an der Vollziehung der §§ 12 und 13 mitzuwirken

1. durch Überwachung der Einhaltung seiner Vorschriften,
2. durch Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind und
3. durch Entgegennahme der Zahlungen gemäß § 12 Abs. 4 und § 13 Abs. 3.

Die Organe der Zollwache werden ermächtigt, nach Maßgabe der Bestimmungen des § 37a VStG, des § 12 Abs. 5 Z 2 und des § 13 Abs. 4 Z 2 und 3 eine vorläufige Sicherheit festzusetzen und einzuheben sowie nach Maßgabe der Bestimmung des § 50 VStG mit Organstrafverfügungen Geldstrafen einzuheben.

(2) Soweit in der Mautordnung bestimmt ist, daß die Zahlung gemäß § 12 Abs. 4 und § 13 Abs. 3 auch in bestimmten Währungen oder mit Scheck oder Kreditkarte geleistet werden kann, sind die Organe gemäß Abs. 1 und die Mautaufsichtsorgane ermächtigt, die Zahlung auch in dieser Form entgegenzunehmen. Wird die Zahlung mit Scheck oder Kreditkarte geleistet, so sind allfällige Scheckgebühren und Spesen sowie der mit dem Kreditkartenunternehmen vereinbarte Abschlag von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu tragen.

(3) Die Mautaufsichtsorgane wirken an den Mautstellen im Bereich der Entrichtung der Maut an der Vollziehung dieses Gesetzes durch die Entgegennahme von Zahlungen gemäß § 12 Abs. 4 und § 13 Abs. 3 mit. Kommen Krafffahrzeuglenker der Aufforderung zur Zahlung nicht nach und ist eine Strafverfolgung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert, sind die Mautaufsichtsorgane ermächtigt, bis zum Eintreffen von Organen gemäß Abs. 1 die Weiterfahrt zu untersagen; falls erforderlich, dürfen zur Verhinderung der Weiterfahrt am Fahrzeug technische Sperren angebracht werden. Die Organe gemäß Abs. 1 sind unverzüglich zum Einschreiten aufzufordern.

(4) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 KFG 1967, BGBl. Nr. 267, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen gegen Ersatz der aus der Erfüllung dieser Pflicht entstehenden Aufwendungen mitzuteilen, soweit dies zur automatischen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut notwendig ist."

29. § 14 erhält die Bezeichnung "§ 15"; es entfällt die Wortfolge "in der jeweils geltenden Fassung".

30. Nach dem neuen § 15 wird folgender § 16 samt Überschrift eingefügt:

"Verweisungen

§ 16. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden."

31. § 15 erhält die Bezeichnung "§ 17" und lautet:

"17. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 Abs. 2 bis 4, des § 3 Abs. 1, der §§ 4 und 5, des § 7 mit Ausnahme des Abs. 10 erster und zweiter Satz, des § 8 sowie des § 12 Abs. 4 und des § 13 Abs. 3 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 15 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 7 Abs. 10 erster und zweiter Satz der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 14 Abs. 4 der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des § 14 der Bundesminister für Inneres und der Bundesminister für Finanzen, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, betraut."

32. § 16 erhält die Bezeichnung "§ 18" und lautet:

§ 18. (1) Die Bestimmung des § 7 Abs. 5 vierter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 ist nicht auf Fahrzeuge anzuwenden, insofern und solange an ihnen nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 Vignetten für die in § 7 Abs. 2 Z 3 bis 5 genannten Fahrzeugkategorien angebracht sind.

(2) Die Bestimmung des § 4 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 tritt mit 1. Oktober 1999 in Kraft.

(3) Die Bestimmung des § 7 Abs. 8 zweiter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 tritt mit 1. Dezember 1999 in Kraft.

(4) Die Bestimmung des § 7 Abs. 5 zweiter Satz tritt mit Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 2 außer Kraft."

Artikel II

Das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997, BGBl. I Nr. 113/1997, wird wie folgt geändert:

§ 2 erhält die Bezeichnung "§ 2 Abs. 1"; folgender Abs. 2 wird angefügt:

"(2) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, weitere Bundesstraßenstrecken, soweit für deren Benützung eine Maut gemäß den Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996, BGBl. Nr. 201/1996 in der jeweils geltenden Fassung, einzuheben ist, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Fruchtgenußvertrag zu übertragen."

Vorblatt

Problem:

Der VfGH hat mit Erkenntnis vom 27. Juni 1997, G 213/96, die Bestimmung des § 1 Abs. 2 Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 (BStFG) aufgehoben. Das BStFG in der geltenden Fassung sieht vor, daß der Bund nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten und einer zuverlässigen Abwicklung der Bemaunung, zeitlich nach Fahrzeugkategorien gestuft, mit der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut zu beginnen hat. Im Hinblick auf das genannte Erkenntnis des VfGH bedarf es einer entsprechenden Festlegung der einschlägigen Mautstrecken.

Die technischen Voraussetzungen für eine fahrleistungsabhängige Bemaunung von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen sind in absehbarer Zeit nicht zu erfüllen.

Das BStFG enthält bislang keine expliziten Aussagen darüber, nach welchem System eine fahrleistungsabhängige Bemaunung zu erfolgen hat. Es fehlen Regelungen für den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut.

Die Handhabung der zeitabhängigen Maut hat Möglichkeiten zur besseren Administrierbarkeit und zu einer kundenfreundlicheren Gestaltung des Vignettensystems aufgezeigt.

Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemaunung erfordert Bestimmungen, die die Einhaltung der Mautpflicht effizient gewährleisten.

Es besteht derzeit keine Ermächtigung für den Bundesminister für Finanzen für den Fall der Festlegung weiterer fahrleistungsabhängig zu bemautender Bundesstraßen diese Strecken der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Fruchtgenußvertrag zu übertragen.

Inhalt:

Jenes Bundesstraßennetz, für das eine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben werden soll, soll grundsätzlich im Gesetz selbst definiert werden. Da ein solchermaßen gesetzlich grundsätzlich umschriebenes Mautstreckennetz in seiner Detailplanung und Feinabstimmung im Hinblick auf technische und wirtschaftliche Gründe für einzelne Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken konkretisiert und anpassungsfähig gestaltet werden muß, sollen bestimmte Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen in das gesetzlich bestimmte Mautstreckennetz einbezogen werden können und soll auf einzelnen Bundesstraßenstrecken bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen vorerst oder vorübergehend von der Festlegung von Mautstreckenabschnitten und somit von der Bemaunung abgesehen werden können. Im Gesetz selbst soll festgelegt werden, daß die fahrleistungsabhängige Maut nach den Grundsätzen eines halboffenen Mautsystems einzuheben ist.

Die Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut wird auf Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen eingeschränkt.

Es werden eigene Bestimmungen über Mautaufsichtsorgane geschaffen; auch die aus der bisherigen Strafbestimmung herausgelösten Regelungen über die Überwachung der Einhaltung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht dienen einem effizienten Mautenforcement.

Es werden weiters Regelungen getroffen, die Verbesserungen des Vignettensystems vorsehen.

Schließlich sollen weitere Mautstrecken der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Fruchtgenußvertrag übertragen werden können.

Alternative:

Keine.

Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich, die Beschäftigung und die Konsumenten:

1. Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich:

Eine Infrastruktur, die die aktuellen Ansprüche erfüllt und für zukünftige Erfordernisse vorbereitet ist, zählt zu den elementaren Voraussetzungen für einen attraktiven Wirtschaftsstandort Österreich. Die Verkehrserschließung und Verkehrsverbindung gehört neben den rechtlichen Rahmenbedingungen und neben der Versorgung mit Energie und Telekommunikation zu den wichtigsten Entscheidungen für neue Produktions-, Distributions- und Dienstleistungsstätten. Im globalen Wettbewerb ist daher die Gestaltung des hochrangigen Straßennetzes eine der wichtigsten Aufgaben, damit der Wirtschaftsstandort Österreich bestehen kann. Die insbesondere durch die fahrleistungsabhängige Maut

erschließbaren zusätzlichen Mittel werden dazu beitragen, daß im Straßeninfrastrukturbereich rechtzeitig zukunftsorientierte Investitionen getroffen werden können.

2. Auswirkungen auf die Beschäftigung:

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft wird vorerst einen Personalbedarf von zirka 1 050 Mautnern haben.

3. Auswirkungen auf die Konsumenten:

Es ist mit einer minimalen Erhöhung des Verbraucherpreisindex zu rechnen.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemaßung von Kraftfahrzeugen mit über 3,5 Tonnen höchstem zulässigen Gesamtgewicht fallen beim Bund zusätzliche Steuereinnahmen von jährlich zirka 50 Millionen Schilling an. Die Entgelte aus der fahrleistungsabhängigen Bemaßung fließen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu, der bei dieser Gesellschaft nach Abzug der Kosten anfallende jährliche Betrag in der Höhe von zirka 2,3 Milliarden Schilling dient insbesondere dem weiteren Ausbau des höchstrangigen Straßennetzes durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft und entlastet somit den Bundeshaushalt. Finanzielle Auswirkungen auf die Länder sind nicht zu erwarten. Die dargestellten finanziellen Auswirkungen ergeben sich nicht aus den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzesentwurfes, sondern folgen bereits aus den Bestimmungen des BStFG in seiner Stammfassung BGBl. Nr. 201/1996.

EU-Konformität:

Konformität mit der Wegekostenrichtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 ist gegeben.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

1. Die Bundeskompetenz für Gesetzgebung und Vollziehung ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG als Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr zu Bundesstraßen erklärten Straßenzüge.

2. Das Erkenntnis des VfGH vom 27. Juni 1997, G 213/96, hat die Probleme aufgezeigt, die eine allgemeine Umschreibung jener Bundesstraßen(-strecken), die in ein Mautstreckennetz einbezogen werden sollen, mit sich bringt. Um diese Probleme zu vermeiden, wählt der vorliegende Gesetzentwurf ein anderes Regelungssystem: Der Gesetzgeber legt im Gesetz fest, welche Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken grundsätzlich in das Netz von Mautstrecken einbezogen werden sollen, auf dem eine fahrleistungsabhängige Maut einzuführen ist.

Ein solches Mautstreckennetz kann freilich nicht für jede Bundesstraße bzw. Bundesstraßenstrecke ein für alle Male festgelegt werden. Aus einer Reihe von technischen und wirtschaftlichen Gründen ist es erforderlich, daß möglichst rasch und flexibel bestimmte Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken in das Mautstreckennetz einbezogen werden bzw. vorerst oder vorübergehend auf einzelnen Bundesstraßenstrecken von der Festlegung von Mautstreckenabschnitten Abstand genommen wird. So muß dem Umstand Rechnung getragen werden, daß Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken neu errichtet werden, die in ihren funktionellen Merkmalen jenen entsprechen, die in das bestehende Mautstreckennetz einbezogen sind. Dabei ist neben der Neuerrichtung von Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken auch an den Um- und Ausbau bestehender Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken zu denken. Weiters ist zu berücksichtigen, daß sich auf Grund der Erfahrungen bei der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut die Notwendigkeit ergeben kann, einzelne Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken in das Mautstreckennetz miteinzubeziehen, etwa um einen unerwünschten Ausweich- bzw. Umgehungsverkehr hintanzuhalten.

Auch kann es sich auf Grund konkreter Berechnungen bei der Planung und Errichtung eines fahrleistungsabhängigen Mautsystems herausstellen, daß auf einzelnen Bundesstraßenstrecken vorerst bzw. vorübergehend von der Festlegung von Mautstreckenabschnitten abgesehen werden muß, weil auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens entweder die Mauttarife unvertretbar hoch ausfallen müßten oder die Mauteinhebung unwirtschaftlich wäre. Ebenso kann sich der Verzicht auf die Festlegung von Mautstreckenabschnitten deswegen als notwendig erweisen, weil eine angemessene Infrastruktur für die Mauteinhebung (Haupt- bzw. Nebenmautstellen) auf Grund der derzeit gegebenen Verhältnisse auf einzelnen Bundesstraßenstrecken technisch nicht bzw. wiederum nur mit unvertretbarem wirtschaftlichen Aufwand realisierbar wäre, wenn gleichzeitig die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gewährleistet werden muß. Aus diesen Gründen soll auch keine fahrleistungsabhängige Bemautung für Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen erfolgen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- bzw. Benützungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten zu beachten und umzusetzen.

Zwar ließen sich die dargestellten Anforderungen an die Ausgestaltung des Mautstreckennetzes und an die Festlegung der Mautstreckenabschnitte auch jeweils durch eine Novellierung derjenigen Gesetzesbestimmung des BStFG erreichen, in der diese Festlegungen getroffen werden; eine derartige legislative Bewältigung des geschilderten Problems wäre allerdings im Hinblick auf die damit jeweils verbundenen Zeitabläufe ineffizient und unpraktikabel.

3. Eine entscheidende Frage bei der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut ist die Frage, nach welchem System diese erhoben werden soll. Im Hinblick auf die Bedeutung dieser Grundsatzentscheidung wird im vorliegenden Gesetzentwurf selbst festgelegt, nach welchem System die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zu erfolgen hat.

Nach dem derzeitigen Stand der Technik läßt sich eine fahrleistungsabhängige Maut auf dualer Basis (elektronische und konventionelle Bezahlung) im österreichischen Bundesstraßennetz in wirtschaftlicher Form nur im Rahmen eines halboffenen Mautsystems realisieren. Ein geschlossenes System wäre nur bei obligatorischer Ausrüstung aller mautpflichtigen Fahrzeuge mit elektronischen Bordgeräten finanziell realisierbar. Eine solche Obligatorik würde aber, ungeachtet der ohnedies fraglichen praktischen

Umsetzbarkeit, für eine erhebliche Zahl von Fällen unverhältnismäßige Belastungen mit sich bringen. Ein offenes System, das vom wirtschaftlichen Standpunkt gesehen günstiger als ein halboffenes Mautsystem wäre, ist wiederum wegen der in einem solchen System eröffneten attraktiven Umfahrungsmöglichkeiten und den damit verbundenen, zur Zielsetzung einer fahrleistungsabhängigen Maut gegenläufigen Effekten abzulehnen.

Das halboffene Mautsystem ist dahin gehend charakterisiert, daß es soweit wie möglich die Nachteile des offenen Systems vermeidet und die Vorteile des geschlossenen Systems integriert. In diesem System wird die Bemaftung primär an einem Querschnitt der Hauptfahrbahn vorgenommen. Die Mautstreckenabschnitte entstehen durch eine möglichst gleichmäßige und routenbezogene Unterteilung des Mautnetzes. Die Mautstellen auf oder neben der Hauptfahrbahn werden als Hauptmautstellen bezeichnet. Abhängig von den baulichen Möglichkeiten und der verkehrlichen Wirkung sollen dabei die Hauptmautstellen möglichst mittig im Mautstreckenabschnitt angeordnet werden. Jedes mautpflichtige Fahrzeug, das eine Hauptmautstelle passiert, bezahlt einen (an den durchschnittlichen Fahrtweiten in diesem Abschnitt orientierten) pauschalierten Mautbetrag.

Zusätzlich zur Hauptmautstelle enthält ein Mautstreckenabschnitt aber auch Nebenmautstellen. Sie sind notwendig, um ein mautfreies Ausfahren unmittelbar vor der Hauptmautstelle und ein ebenso mautfreies Wiederauffahren unmittelbar nach der Hauptmautstelle, also ein Umfahren der Hauptmautstelle, hintanzuhalten. Bei Nebenmautstellen werden die knapp vor einer Hauptmautstelle aus dem Mautnetz ausfahrenden oder die knapp nach einer Hauptmautstelle in das Mautnetz einfahrenden Fahrzeuge bemautet. Ist die Wahrscheinlichkeit des Umfahrens der Hauptmautstelle auf Grund der Gestaltung des alternativen Straßennetzes gering, so kann in Einzelfällen auf Nebenmautstellen verzichtet werden. Insofern wird in einem solchen halboffenen System von mautpflichtigen Fahrzeugen, die im Zuge ihrer dann meist nur kurzen Fahrt weder eine Haupt- noch eine Nebenmautstelle passieren, aus systembedingten (wirtschaftlichen und technischen) Gründen keine Maut eingehoben.

Bereits jetzt enthält das BStFG die Verpflichtung bei der Mauteinhebung sowohl die Einhebung mittels elektronischer Einrichtungen (§ 2 in Verbindung mit § 4 BStFG) als auch eine händische Bemaftung vorzusehen. Im Hinblick auf die mit einer elektronischen Bemaftung verbundenen ökonomischen und umweltbezogenen (wesentlich kürzere Verweilzeiten an den Mautstellen) Vorteile enthält das BStFG auch eine deutliche Präferenz für die elektronische Bemaftung und verpflichtet dazu, die "überwiegende Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtungen anzustreben" (§ 4 Abs. 2 BStFG). Im halboffenen Mautsystem wird nun dieses Anliegen durch das Zusammenspiel von Haupt- und Nebenmautstellen unterstützt. Sowohl an den Haupt- sowie auch an den Nebenmautstellen wird ein duales System der Mauteinhebung vorgesehen. Dies bedeutet, daß sowohl die Möglichkeit zur überwiegend elektronischen als auch zur konventionellen Bezahlung (Bargeld oder spezielle Kreditkarten des Güterverkehrs) geschaffen wird. Im Interesse der Realisierung der Vorgabe des § 4 Abs. 2 BStFG, nämlich der möglichst weitgehenden elektronischen Bemaftung, die eine individuellere Berechnung erlaubt, wird im halboffenen Mautsystem an den einer bestimmten Hauptmautstelle zugeordneten Nebenmautstellen ein System von "Vorticket" und "Rückbuchung" für mautpflichtige Fahrzeuge mit entsprechender elektronischer Ausrüstung vorgesehen. Das bedeutet, daß an den Auffahrtsrampen der entsprechenden Nebenmautstellen vor der Hauptmautstelle ein Vorticket und an den betreffenden Abfahrtsrampen nach der Hauptmautstelle eine Rückbuchung vorgenommen wird. Vorticket und Rückbuchung dienen dazu, den pauschalierten Mautbetrag der Hauptmautstelle, gemessen an der tatsächlichen Fahrtweite zwischen Haupt- und Nebenmautstelle, näher zu konkretisieren.

4. Um dem im BStFG enthaltenen Auftrag der Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut zu entsprechen, sind einige ergänzende gesetzliche Vorkehrungen bzw. Klarstellungen notwendig. Die Festlegung des Beginnes der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut soll durch Verordnung erfolgen.

5. Der Katalog der fahrleistungs- und zeitabhängig bemautbaren Bundesstraßenstrecken wird angeglichen.

6. Die Regelung über die Ausnahmen von der Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut soll nunmehr unmittelbar im BStFG erfolgen. Anlaßbezogene Ausnahmen von der Mautpflicht bei Fahrten im Rahmen von humanitären Hilfstransporten oder in Notstandsfällen sollen vereinfacht in der Mautordnung erfolgen können.

7. Neben einigen Bestimmungen, die auf eine bessere und kundenfreundlichere Administrierbarkeit des Vignettensystems abzielen, wird auch eine Ermächtigung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten vorgesehen, durch Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Regelungen zu treffen, die von den bisher geltenden Vignettenbestimmungen abweichen.

8. Für den Fall, daß weitere, noch nicht der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft übertragene Bundesstraßenstrecken fahrleistungsabhängig bemautet werden sollen, ist vorgesehen, daß auch diese Strecken durch Abschluß eines Fruchtgenußvertrages der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft übertragen werden können.

9. Zu den Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich, die Beschäftigung und die Konsumenten ist folgendes näher auszuführen:

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft wird im ersten Jahr der fahrleistungsabhängigen Bemautung der Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen einen Personalbedarf von zirka 1 050 Mautnern haben. Diese Zahl an Arbeitsstellen wird sich in den Folgejahren allerdings abhängig vom Ausstattungsgrad der Fahrzeuge mit elektronischen Bordgeräten zur Abbuchung der Maut sukzessive reduzieren.

Die Export- und Importaktivitäten österreichischer Unternehmen werden auf Grund unterschiedlicher Mengen und divergierender Produktionsorte und Absatzgebiete unterschiedlich stark von der Maut betroffen sein. Dies liegt in der Tatsache begründet, daß sich viele exportierende Unternehmen in Grenznähe befinden, der Großraum Wien jedoch den Hauptabsatzmarkt für Importprodukte bildet.

Folgt man den Annahmen, daß ein Produkt mit durchschnittlichen Transportkosten von 7 bis 8% des Produktpreises belastet ist, so ist bei den vorgesehenen Mauttarifen im schlechtesten Fall mit einem Transportkostenanstieg im Inlandfernverkehr um zirka 5% zu rechnen und somit um eine Erhöhung der Produktpreise um durchschnittlich 0,35 bis 0,4%. Diese Annahme relativiert sich, wenn man die 3,5 Milliarden Schilling Erlös aus der Bemautung von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen mit dem BIP 1996 in der Höhe von 2 334 Milliarden Schilling in Verhältnis setzt. In diesem Fall der Grobabschätzung würden die Preise um durchschnittlich 0,15% steigen. Setzt man unter Verwendung der verfügbaren Werte von 1994 die Mauterlöse in Beziehung zum Bruttoproduktionswert der Sachgüterproduktion, errechnet sich ein Anteil von 0,21%. Die voraussichtliche Preiserhöhung für Konsumenten wird daher zwischen 0,15% und 0,4% liegen. Schließlich ist auf eine im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten erstellte Studie über die Auswirkung der LKW-Maut auf den Verbraucherpreisindex hinzuweisen, wonach mit dessen Erhöhung zwischen 0,1% und 0,17% zu rechnen ist.

10. Zu den finanziellen Auswirkungen des Gesetzes ist folgendes auszuführen:

Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut für Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen führt zu einem Entfall an Einnahmen aus der Straßenbenützungsabgabe in der Höhe von zirka 600 Millionen Schilling. Eine nähere Kalkulation im Sinne der mit BGBl. II Nr. 50/1999 festgelegten Richtlinien ist nicht möglich, da auf Grund der pauschalen Entrichtung der Straßenbenützungsabgabe für das gesamte öffentliche Straßennetz eine genauere Differenzierung hinsichtlich des Aufkommens auf den nun fahrleistungsabhängig zu bemautenden Strecken und dem restlichen öffentlichen Straßennetz nicht möglich ist. Die vorliegende Schätzung erfolgt auf Basis des Endberichtes vom 4. Dezember 1997 der von der Bundesregierung eingesetzten Arbeitsgruppe zur Beurteilung der fahrleistungsabhängigen Bemautung der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen. Weiters bedingt der Entfall der Vignette für die Fahrzeugkategorien mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen bis unter 12 Tonnen einen Umsatzsteuerentfall in der Höhe von zirka 50 Millionen Schilling auf Grundlage der von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft erstellten Vignettenstatistik für 1998. Dem gegenüber stehen zusätzliche Umsatzsteuereinnahmen von zirka 700 Millionen Schilling aus der fahrleistungsabhängigen Bemautung. Diese Schätzung basiert auf einer jährlichen Einnahmenerwartung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, die in dem vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beauftragten Endbericht über die LKW-Maut Österreich/Phase I vom November 1998 enthalten ist.

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat mit dem Bund einen Fruchtgenußvertrag abgeschlossen, wonach ihr das Recht der Einhebung der fahrleistungs- und zeitabhängigen Mauten zukommt, dafür hat sie das übernommene Mautstraßennetz zu planen, zu bauen, zu erhalten und zu verwalten. Der Bund hat nach Maßgabe der jährlichen Bundesfinanzgesetze dafür Sorge zu tragen, daß der Gesellschaft die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen liquiden Mittel zur Verfügung stehen. Durch den der Gesellschaft aus der fahrleistungsabhängigen Bemautung zusätzlich jährlich zur Verfügung stehenden Betrag in der Höhe von zirka 2,3 Milliarden Schilling – bei dessen Berechnung der Entfall der zeitabhängigen Maut für Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 bis unter 12 Tonnen berücksichtigt ist – kann der weitere Ausbau des ihr

übertragenen höchstrangigen Straßennetzes erfolgen, ohne daß jährlich Bundesmittel in dieser Höhe beansprucht werden müßten.

Die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft an den Bund zu leistende Abgeltung für Mitteilungen aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 KFG wird Gegenstand einer privatrechtlichen Vereinbarung sein; eine nähere Kalkulation im Sinne der Richtlinien des BGBl. II Nr. 50/1999 erübrigt sich.

Bei den Bezirksverwaltungsbehörden wird durch die Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemaftung, insbesondere auch von Fahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht zwölf oder mehr Tonnen beträgt, kein erhöhter Personalbedarf entstehen, da die ganz überwiegende Zahl der Betretenen die Ersatzmaut gemäß § 12 Abs. 4 BStFG entrichten wird und der Entfall der zeitabhängigen Bemaftung zu berücksichtigen ist. Die geringe Zahl an verbleibenden Verwaltungsstrafverfahren und die Bestellung der Mautaufsichtsorgane erfordern keinen besonderen Arbeitsaufwand und werden daher bei den Bezirksverwaltungsbehörden keine finanziellen Auswirkungen verursachen. Hinzuweisen ist auch auf die Regelung, wonach ein 20%-Anteil an den Verwaltungsstrafen den in den Ländern eingerichteten Sozialhilfverbänden zufließt.

Besonderer Teil

Artikel I (BStFG):

Z 1 (§ 1):

Diese Bestimmung bestimmt die fahrleistungsabhängig zu bemaftenden Fahrzeugkategorien und legt das vorerst fahrleistungsabhängig zu bemaftende Mautstreckennetz fest (Abs. 1). Sie schafft die Möglichkeit der Konkretisierung und Anpassung dieses Systems durch Verordnungen im Hinblick auf sachliche Notwendigkeiten, die aus technischen und wirtschaftlichen Gründen entstehen, und normiert, daß die fahrleistungsabhängige Maut nach den Grundsätzen eines halboffenen Mautsystems einzuheben ist. Die gesetzlichen Grundlagen für die Umsetzung dieses halboffenen Mautsystems werden geregelt (Abs. 2 bis 4).

Die Bestimmung des § 1 in der Fassung des vorliegenden Gesetzentwurfes steht in engem Zusammenhang insbesondere mit § 3 Abs. 1 BStFG.

Zu Abs. 1:

Diese Bestimmung legt neben den fahrleistungsabhängig zu bemaftenden Fahrzeugkategorien jene Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken fest, aus denen grundsätzlich das fahrleistungsabhängig zu bemaftende Mautstreckennetz bestehen soll. Diese Festlegung der Mautstrecken geht dabei davon aus, daß grundsätzlich die Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), die Bundesstraßen S (Bundes Schnellstraßen) und bestimmte, funktionsgleiche Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken dieses Mautstreckennetz bilden. Die in das Mautstreckennetz einbezogenen, als funktionsgleich gewerteten Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken entsprechen jenen, die bereits in der Mautstreckenverordnung, BGBl. Nr. 615/ 1996, enthalten sind, die auf dem mit Erkenntnis des VfGH vom 27. Juni 1997, G 213/96, aufgehobenen § 1 Abs. 2 BStFG basiert.

Zu Abs. 2:

Abs. 2 ermächtigt den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung bestimmte Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken in das Mautstreckennetz gemäß Abs. 1 einzubeziehen. Diese Ermächtigung bezieht sich weiters auf Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken, die aus- bzw. umgebaut werden. Hinsichtlich bestehender Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken ist eine Einbeziehung insbesondere auch dann vorgesehen, wenn diese erforderlich ist, um einen – im Zuge des Betriebs des Mautsystems festgestellten – erheblichen Umgehungsverkehr und die damit verbundenen Beeinträchtigungen der Zielsetzung des fahrleistungsabhängigen Mautsystems hintanzuhalten. In allen Fällen kann eine Einbeziehung in das Mautstreckennetz nur erfolgen, wenn die betreffende Bundesstraße bzw. Bundesstraßenstrecke von ihrer verkehrlichen Funktion her in das Mautstreckennetz gemäß Abs. 1 paßt und vergleichbare wirtschaftliche Erfordernisse im Hinblick auf Errichtung und Erhaltung dieser Bundesstraße bzw. Bundesstraßenstrecke vorliegen.

Der Erlassung einer entsprechenden Verordnung hat eine Anhörung des oder der betroffenen Länder voranzugehen, die zu regionalen Gesichtspunkten im Hinblick auf die gesetzlich normierten Kriterien der Einbeziehung einer Bundesstraße bzw. Bundesstraßenstrecke Stellung nehmen können.

Zu Abs. 3:

Diese Bestimmung enthält die gesetzliche Festlegung, daß die fahrleistungsabhängige Maut nach den Grundsätzen eines halboffenen Mautsystems einzuheben ist. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten wird ermächtigt, dieses halboffene Mautsystem durch Verordnung (Mautstreckenabschnitts- und Mautstellenverordnung) zu konkretisieren und umzusetzen, indem er unter Bedachtnahme auf die im Gesetzentwurf genannten Kriterien auf den Mautstrecken Mautstreckenabschnitte festlegt und die Lage der ihnen zugeordneten Haupt- und Nebenmautstellen festlegt. Diese Festlegung der Mautstreckenabschnitte ist auf das Mautstreckennetz zu beziehen, wie es sich aus Abs. 1 und zugehörigen Mautstreckenverordnungen gemäß Abs. 2 des Gesetzentwurfes ergibt. An diese Festlegung der Mautstreckenabschnitte anknüpfend hat gleichzeitig die Festlegung der Mautstellen unter Bedachtnahme auf ökonomische (Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung, Kosten der Errichtung der Mautstellen) und technische (verkehrliche Belastung, Verkehrsplanung im Hinblick auf die Verhinderung von Umgehungsverkehr, verkehrspolizeiliche Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs) Kriterien zu erfolgen. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat bei der Festlegung der Mautstreckenabschnitte und der Mautstellen auf eine Anhörung des jeweils betroffenen Landes zu regionalen Gesichtspunkten im Hinblick auf die gesetzlichen Kriterien Bedacht zu nehmen.

Eine genauere Fixierung der Lage der neu zu errichtenden Haupt- und Nebenmautstellen ist weder erforderlich noch im Hinblick auf erforderliche Planungs- oder Bewilligungsverfahren, in denen unterschiedlichsten Bedürfnissen im konkreten Umfeld der einzelnen Mautstellen Rechnung zu tragen ist, sinnvoll. Bei bereits bestehenden Hauptmautstellen, die auf der Hauptfahrbahn liegen, kann jedoch eine genaue Fixierung des Mautquerschnittes erfolgen.

An den Mautstreckenabschnitten und den ihnen zugeordneten Mautstellen hat sodann die Festlegung der Mauttarife gemäß § 3 Abs. 1 BStFG anzuknüpfen.

Zu Abs. 4:

Abs. 4 sieht vor, daß der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung auf Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken gemäß Abs. 1 von der Festlegung von Mautstreckenabschnitten absehen kann, sofern dies aus einem der in der Bestimmung genannten technischen und wirtschaftlichen Gründe erforderlich ist. Eine solche Ausnahmeregung kann durch die – derzeit bzw. vorläufig – verkehrstechnisch nicht mögliche Abwicklung der fahrleistungsabhängigen Bemautung bestimmter Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken im Hinblick auf die erforderlichen, auf Grund ihrer Lage oder erforderlichen Größe aber nicht realisierbaren Mautstellen bedingt sein. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist etwa an den Fall zu denken, daß bestimmte Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken auf Grund der derzeitigen Benutzungsfrequenz mit mautpflichtigen Fahrzeugen ökonomisch sinnvoll nicht bemaubar sind oder auf Grund des – zwar realisierbaren, aber – enormen technischen Aufwands nur zu ökonomisch unververtretbaren Kosten (die wiederum zu einer ökonomisch unververtretbaren Bemautung führen müßten) bemaubar sind.

Die Bestimmungen über die Erlassung von Verordnungen gemäß Abs. 2 bis 4 des Gesetzentwurfes hängen, betrachtet man ihre zentrale Stellung im Prozeß der Planung und Errichtung eines halboffenen Mautsystems zur Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut auf dem umschriebenen Mautstreckennetz, eng zusammen. Weder die Einbeziehung einzelner Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken in das Mautstreckennetz noch die Festlegung der Mautstreckenabschnitte gemäß Abs. 3 und 4 sowie der Haupt- bzw. Nebenmautstellen kann isoliert voneinander erfolgen. Insoweit bedingen und ergänzen sich die gesetzlichen Kriterien gemäß Abs. 2 bis 4. Zur Unterstützung dieses aufwendigen Planungs- und Errichtungsprozesses wird die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft verpflichtet, Vorschläge im Hinblick auf die gemäß Abs. 3 und 4 zu erlassenden Verordnungen zu erstellen.

Die bisherige Bestimmung des § 1 Abs. 3 über die Haftungsübernahme des Bundes für Kreditoperationen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft entfällt, da in den jährlichen BFG jeweils eine derartige Ermächtigung des Bundes enthalten ist.

Z 2 (§ 2):

Da das Gesetz nur die fahrleistungsabhängige Bemautung von Kraftfahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen höchstem zulässigen Gesamtgewicht regelt, entfällt die Bestimmung über die stufenweise Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemautung. Der konkrete Zeitpunkt für den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut ist auch unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Dimension des Regelungsgegenstandes durch Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen, wobei im Hinblick darauf, daß gemäß § 7 Abs. 1 in der Fassung des vorliegenden Gesetzentwurfes mit der erstmaligen Festlegung des Beginnes der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut für die betroffenen Fahrzeugkategorien die Verpflichtung zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut auf dem gesamten Mautstreckennetz entfallen soll, und zur möglichst weitgehenden Verhinderung regionaler Ungleichbehandlungen jeweils für mehrere verkehrswirksam zusammenhängende Mautstreckenabschnitte die fahrleistungsabhängige Maut eingeführt werden soll. Der gleichzeitige Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut auf dem gesamten Mautstreckennetz gemäß § 1 ist weder technisch durchführbar noch im Hinblick auf unterschiedliche regionale Planungs-, Verwaltungsverfahren- und Bauabläufe realistisch zu erwarten. Insbesondere für den Fall, daß der Beginn der fahrleistungsabhängigen Bemautung nicht für einen 1. Jänner oder 1. Februar festgelegt wird – in diesen Fällen entfällt eine Rückerstattung des Kaufpreises für Jahresvignetten – sieht Abs. 3 vor, daß die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft in der Mautordnung nähere Bestimmungen über die Rückerstattung der Vignettenkaufpreise trifft. Nach derzeitiger Voraussicht ist mit Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemautung ab 1. Jänner 2002 zu rechnen.

Z 3 (§ 3 Abs. 1):

Die Änderung ist durch die Neufassung des § 1 BStFG bedingt.

Z 4 (§ 3 Abs. 2):

Die bisherige Regelung des § 3 Abs. 2 BStFG verweist auf Ausnahmeregelungen, wie sie in anderen Gesetzen getroffen wurden, und sieht die Erlassung einer Ausnahmenverordnung vor. Die neue Regelung legt im öffentlichen Interesse liegende Ausnahmen von der Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut unter Bedachtnahme auf die Besonderheiten der automatischen Überwachung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht nunmehr selbst fest. Die von der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht befreiten Fahrzeugkategorien sollen im Wege der automatischen Überwachung der Mautpflicht einwandfrei identifiziert werden können. Dies wird sowohl bei Einsatzfahrzeugen und Heeresfahrzeugen als auch bei Fahrten im Rahmen der Partnerschaft für den Frieden und im Rahmen friedenssichernder Maßnahmen eindeutig möglich sein. Außerdem wird insbesondere bei Einsatzfahrten (Z 1) die Benutzung der abseits der Hauptfahrbahn liegenden Hauptmautstellen nicht zumutbar sein. Die Ausnahmen von der zeitabhängigen Mautpflicht für Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen in der Verordnung BGBl. Nr. 697/1996 in der Fassung BGBl. II Nr. 360/1997 bleiben aufrecht, sodaß sich in diesem Rahmen keine Änderung ergibt.

Z 5 (§ 3 Abs. 3):

§ 3 Abs. 1 des geltenden BStFG regelt die Festsetzung der Mauttarife bei der fahrleistungsabhängigen Maut. Der Entwurf fügt hier in das System der Tariffestsetzung und Mauteinhebung eine Vereinfachung ein, die aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich ist. Insbesondere auf Grund allgemeiner Fahrverbote für bestimmte Kategorien mautpflichtiger Fahrzeuge an bestimmten Tagen bzw. zu bestimmten Tageszeiten kann der Betrieb einzelner Mautstellen zu bestimmten Zeiten völlig unwirtschaftlich werden. Die Aufrechterhaltung der Bemautung an diesen Mautstellen ist zu diesen Zeiten weder ökonomisch sinnvoll noch im Hinblick auf die Zielsetzungen des Gesamtsystems erforderlich. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft wird daher ermächtigt, bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen an einzelnen Mautstellen zeitweise von der Einhebung der Maut abzusehen, also die Mautstelle zu den erwähnten Zeiten nicht in Betrieb zu halten. Aus Gründen der Gleichbehandlung hat dies für elektronische wie händische Bemautung gleichermaßen zu gelten. Die Strafbarkeit des Kraftfahrzeuglenkers gemäß § 12 Abs. 1 entfällt.

Z 6 (§ 4 Abs. 1):

In der von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu erlassenden Mautordnung sind die für die zuverlässige Abwicklung der Bemautung notwendigen Bestimmungen über die Benützung der Mautstellen und der ihnen unmittelbar vorgelagerten Straßenabschnitte zu treffen.

Insbesondere wird der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die Ermächtigung erteilt, Fahrverbote vorzusehen und diese durch die Anbringung von Straßenverkehrszeichen kundzumachen.

Z 7 (§ 4 Abs. 2):

Im Interesse der Wirtschaftlichkeit soll die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft nicht mehr verpflichtet sein, selbst die elektronischen Geräte zur Abbuchung der Maut zur Abgabe an die Kraftfahrzeuglenker bereitzuhalten; sie soll nunmehr den Vertrieb dieser Geräte zur Gänze an Dritte übertragen können.

Z 8 (§ 4 Abs. 3):

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung sollen in Zukunft anlaßbezogene Mautbefreiungen, wie sie etwa zuletzt zur Unterstützung der für die Region Kosovo bestimmten Hilfsmaßnahmen verordnet wurden (BGBl. II Nr. 121/1999), von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft in der Mautordnung festgelegt werden können. Die Gesellschaft soll finanziell nicht durch längerfristig geltende Ausnahmeregelungen belastet werden.

Z 9 (§ 6 Abs. 2):

Zur effizienten Umsetzung des fahrleistungsabhängigen Mautsystems ist es erforderlich, im Bereich der Hauptmautstellen Fahrverbote für alle Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen vorzusehen, und zwar auch für solche, die gemäß § 3 Abs. 2 von der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht ausgenommen sind. Nur bei Einsatzfahrzeugen wäre die Verpflichtung zum Passieren der Mautstellen sachwidrig.

Z 10 (§ 7 Abs. 1):

Es wird nunmehr auch die Vignettenpflicht für die Bundesstraßen B 301, B 302 zwischen Hirschstetten und der Anbindung an die B 8 einschließlich der Umfahrung Süßenbrunn und B 315 im Bereich der Südumfahrung Landeck vorgesehen. Der Katalog der vorerst vignettenpflichtigen Strecken wird somit dem der später fahrleistungsabhängig zu bemautehenden Strecken angepaßt. Mit der erstmaligen Festlegung des Beginnes der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut auf verkehrswirksam zusammenhängenden Mautstreckenabschnitten gemäß § 2 Abs. 2 entfällt auch die Vignettenpflicht auf den vorerst noch nicht fahrleistungsabhängig bemautehten Mautstreckenabschnitten. Aus Gründen der Gleichbehandlung wird mit Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemautehtung auf gemäß § 1 Abs. 2 verordneten Mautstrecken die Vignettenpflicht für die nicht der fahrleistungsabhängigen Bemautehtung unterliegenden Fahrzeugkategorien auf diesen Strecken vorgesehen.

Z 11 und 32 (§ 7 Abs. 5 und § 18 Abs. 1):

Die Vignettenpreiskategorien orientieren sich an den höchsten zulässigen Gesamtgewichten der Fahrzeuge. Bei der Überwachung der Vignettenpflicht von Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führenden Fahrzeugen, die nicht zum Verkehr zugelassen sind, stellt sich das Problem, daß die Eintragung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes im Probefahrtschein nicht vorgesehen ist oder daß diese Eintragung im Überstellungsfahrtschein zwar vorgesehen ist, tatsächlich aber nicht erfolgte. Dieses Problem wird dadurch gelöst, daß generell alle mehrspurigen Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, wie Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen behandelt werden. Dieser Fahrzeugkategorie ist im § 7 BStFG die niedrigste Vignettenpreiskategorie für mehrspurige Kraftfahrzeuge zugeordnet. Die notwendige Übergangsbestimmung über die Anwendung der neuen Regelung auf Fahrzeuge, an denen bereits Vignetten höherer Preiskategorien eingebracht sind, erfolgt in Z 32.

Z 12 (§ 7 Abs. 7 Z 2):

Die neue Regelung stellt die ursprüngliche Intention dieser Bestimmung klar, wonach der begünstigte Erwerb einer Jahresmautkarte innerhalb der Gültigkeitsdauer der Jahresvignette erfolgt. Es soll nicht mehr der jeweils aktuelle volle Preis der Jahresvignette auf den jeweils gültigen Jahresmautkartenpreis angerechnet werden, sondern nur der derzeit gültige Preis von 550 S einschließlich Umsatzsteuer, da sonst eine Erhöhung des Jahresvignettenpreises zu einer weiteren Verbilligung der Jahresmautkarten führen würde.

Z 13 (§ 7 Abs. 9 alt):

Siehe Z 18 über die Ermächtigung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Hauptausschuß des Nationalrates vom § 7 BStFG abweichende Vignettenbestimmungen durch Verordnung zu treffen.

Z 14 und 15 (§ 7 Abs. 10a):

Es erfolgt die Klarstellung, daß unabhängig von der Anzahl der auf behinderte Menschen zugelassenen mehrspurigen Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen jeweils nicht mehr als eine kostenlose Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie abgegeben werden darf. Zur Anwendung des Bundesbehindertengesetzes in der jeweils geltenden Fassung siehe Z 30.

Z 16 (§ 7 Abs. 10b alt):

Die Gegenseitigkeitsklausel des § 7 Abs. 10b BStFG erscheint im Hinblick auf Art. 6 EG-Vertrag problematisch. Ein behinderter Mensch, der nach Österreich einreist und dabei nach dem BStFG vignettenpflichtige Straßen benützt, könnte demnach als Tourist oder sonstiger Dienstleistungsempfänger unter den Anwendungsbereich des Gleichbehandlungsgebotes auf Grund der Staatsangehörigkeit bzw. unter jenen der Grundfreiheiten des EG-Vertrages fallen.

Z 17 (§ 7 Abs. 11):

Das Mitführen einer Zahlungsbestätigung statt des Anbringens einer Vignette in Ausnahmefällen soll nicht mehr möglich sein, da eine solche Regelung Mißbrauchsmöglichkeiten eröffnet. Die geringe Nachfrage nach Vignetten der höchsten Preiskategorie für mehrspurige Kraftfahrzeuge führt dazu, daß die Vertriebspartner der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft wegen der hohen Versicherungskosten und der hohen Kapitalbindung solche Vignetten nicht bestellen. Im Interesse der Versorgungssicherheit sollte daher die Möglichkeit eingeräumt werden können, anstelle einer Vignette der höchsten Preiskategorie auch zwei im Gesamtpreis entsprechende Vignetten der mittleren Preiskategorie erwerben und am Fahrzeug anbringen zu dürfen.

Z 18 (§ 8):

Kriterien für die Festlegung der von § 7 BStFG abweichenden Vignettenpreise sind einerseits das Interesse der Straßenbenützer an einer möglichst raschen Fertigstellung und an der Erhaltung des höchstrangigen Bundesstraßennetzes sowie an der Gewährleistung eines möglichst hohen Service- und Sicherheitsstandards auf diesen Strecken, andererseits das Interesse der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, die ihr nach den Bestimmungen des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 im Fruchtgenußvertrag übertragenen Aufgaben finanzieren zu können. In der Vignettenpreisverordnung dürfen von § 7 Abs. 2 BStFG abweichende Fahrzeugkategorien vorgesehen werden, es werden aber gesetzlich Mindestinhalte dieser Verordnung bestimmt, die sich an der Vignettenpreisregelung des § 7 BStFG orientieren.

Z 20 (§ 11):

Erweist es sich im Sinne einer effizienten Überwachung der Einhaltung der zeit- und fahrleistungsabhängigen Mautpflicht als notwendig, kann die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Mautaufsichtsorgane bestimmen, die nach Maßgabe der Bestimmung des § 14 Abs. 3 an der Vollziehung des BStFG mitzuwirken haben. Vorrangig wird dabei die Entgegennahme der Ersatzmauten gemäß § 12 Abs. 4 und § 13 Abs. 3 in Betracht kommen; doch sollen die Mautaufsichtsorgane nach Maßgabe der in der genannten Bestimmung angeführten Kriterien auch die Weiterfahrt bis zum Eintreffen von Organen der Straßenaufsicht bzw. der Zollwache unterbinden dürfen.

Z 21 (§ 12):

Der Verwaltungsstraftatbestand des Abs. 1 knüpft nunmehr an die Mautstellen an. Es liegt eine Blankettstrafnorm vor, deren Ausfüllung im Wege der Mautstreckenabschnitts- und Mautstellenverordnung gemäß § 1 Abs. 3 BStFG erfolgen soll. Im Hinblick auf die Rechtsprechung des VfGH zu Blankettstrafnormen und deren Ausfüllung im Ordnungswege erscheint eine solche Lösung verfassungsrechtlich zulässig. Die Strafbestimmungen des § 12 berücksichtigen die vorgesehene automatische Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht (Abs. 4 und Abs. 5 Z 2). Der Höchstbetrag der Ersatzmaut entspricht dem der Ersatzmautregelung des § 13 Abs. 3 bei der zeitabhängigen Maut (siehe Z 24). Eine vorläufige Sicherheit soll bis zum Betrag von 27 000 S festgesetzt und eingehoben

werden können, da ein Kraftfahrzeuglenker bei einer gedachten Durchquerung Österreichs auf der Strecke Staatsgrenze bei Hörbranz – Staatsgrenze bei Nickelsdorf neun Hauptmautstellen passieren kann, die nicht auf der Hauptfahrbahn errichtet sind. Der Höchstbetrag von 27 000 S ergibt sich aus einer Multiplikation der Zahl der Hauptmautstellen mit der in Abs. 1 festgelegten Mindeststrafe von 3 000 S. Die von dem neuen § 13 Abs. 4 Z 3 abweichende Bestimmung über das Unterbinden der Weiterfahrt mit dem Fahrzeug für den Fall, daß der als vorläufige Sicherheit festgesetzte Betrag nicht oder nicht zur Gänze geleistet wird, erklärt sich aus der Notwendigkeit Vorsorge dafür treffen zu müssen, daß der Täter regelmäßig keine verwertbaren Sachen mit sich führen wird, die in ihrem Wert dem als vorläufige Sicherheit festgesetzten Betrag von bis zu 27 000 S entsprechen. Wird gemäß Abs. 6 die Weiterfahrt unterbunden, so ist neben den drohenden Gefahren für Leben oder Gesundheit von Tieren etwa auch darauf Bedacht zu nehmen, ob mit dem Fahrzeug leicht verderbliche Lebensmittel befördert werden oder ob es sich um einen Transport gefährlicher Güter handelt. Da im Falle einer Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 2 die Entgegennahme einer Ersatzmaut nicht in Frage kommt, ist nunmehr die Anwendbarkeit des § 50 VStG über Organstrafverfügungen vorgesehen.

Z 23 (§ 13 Abs. 1):

Der Verwaltungsstrafbestand betrifft nach Herauslösen der Verwaltungsstrafbestimmungen über die fahrleistungsabhängige Maut nur mehr die zeitabhängige Maut. Die Obergrenze der Strafdrohung wird auf 30 000 S herabgesetzt, da die bisher geltende Grenze insbesondere im Vergleich zu den Strafdrohungen in der Straßenverkehrsordnung unverhältnismäßig hoch erscheint.

Z 24 (§ 13 Abs. 3):

Die Bestimmung über die Straflosigkeit der Tat bei der Zahlung der hinterzogenen Maut samt einem in der Mautordnung festzusetzenden Zuschlag wird durch eine Regelung über die Leistung einer Ersatzmaut ersetzt. Der Höchstbetrag der Ersatzmaut entspricht dabei dem bisher neben der hinterzogenen Maut einhebbaren Höchstzuschlag. Damit wird im Hinblick auf eine mögliche Verordnung der Vignettenpreise gemäß § 8 BStFG eine Entkoppelung des vom Täter zu zahlenden Höchstbetrages von den Vignettenpreisen erreicht.

Z 25 (§ 13 Abs. 4):

Die Änderung ist durch die Reduzierung der Strafobergrenze auf 30 000 S bedingt.

Z 26 (§ 13 Abs. 5):

Die Änderung ist durch die getrennten Strafbestimmungen für die fahrleistungs- und zeitabhängige Maut bedingt.

Z 27 (§ 13 Abs. 6):

Bisher war auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 die Bestimmung des § 21 VStG nicht anwendbar. Der Ausschluß der Anwendbarkeit dieser Bestimmung hat in der Praxis zu unververtretbaren Härtefällen geführt.

Z 28 (§ 14):

Die Organe der Zollwache werden ermächtigt, unabhängig von den ihnen nach dem Zollrechts-Durchführungsgesetz zugewiesenen Aufgaben an der Vollziehung des BStFG mitzuwirken. Zur Mitwirkungspflicht nach Z 1 und 2 gehört insbesondere die Anhaltung von Fahrzeugen im Zuge von Feststellungen im Vollzugsbereich der §§ 12 und 13. Neben der Bestimmung über die Mautaufsichtsorgane dient auch die Verpflichtung des Bundesministers für Inneres zur Erteilung von Auskünften gegenüber der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 KFG einer effizienten Überwachung der Einhaltung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht. Die Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Inneres und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft über den Kostenersatz wird sich auf alle Aufwendungen zu beziehen haben, die für die einzelnen Datenübermittlungen und im Vorfeld für die Schaffung einer allenfalls zusätzlich notwendigen Infrastruktur anfallen.

Z 29 (§ 15):

Zur Anwendung des Straßenbenützungsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung siehe Z 30.

Z 30 (§ 16):

Die Anwendung von Bestimmungen anderer Bundesgesetze, auf die im BStFG verwiesen wird, wird im Sinne einer dynamischen Verweisung geregelt.

18

1853 der Beilagen

Z 31 (§ 17):

In der Vollzugsbestimmung werden die Neuregelungen der §§ 1, 8 und 11 bis 14 BStFG und die Kompetenz des Bundesministers für Inneres zur Erteilung von Auskünften aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 KFG berücksichtigt.

Z 32 (§ 18):

Es handelt sich neben der bereits in den Erläuterungen zu Z 11 angesprochenen Übergangsregelung um die Bestimmung über anlaßbezogene Mautbefreiungen durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft in der Mautordnung, die nach Ablauf der Verordnung BGBl. II Nr. 121/1999 in Kraft treten soll, um die Bestimmung über den flexiblen Gültigkeitsbeginn der Zweimonatsvignette, die mit dem Tag in Kraft treten soll, an dem die Jahresvignette für das Jahr 2000 erstmals zur Benützung des vignettenpflichtigen Straßennetzes berechtigt, und um die im Zusammenhang mit der automatischen Überwachung der Einhaltung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht notwendige Regelung, wonach die Einstufung von Wohnmobilen als Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen mit Beginn der fahrleistungsabhängigen Bemannung entfällt.

Artikel II (ASFİNAG-Ermächtigungsgesetz 1997):

Die bestehende Ermächtigung des Bundesministers für Finanzen ist mit Abschluß des mit 1. Jänner 1997 wirksam gewordenen Fruchtgenußvertrages erschöpft. Nunmehr wird die Ermächtigung zum Abschluß weiterer Verträge mit der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft erteilt.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung:

**Bundessez betreffend die Finanzierung von Bundesstraßen
(Bundesstraßenfinanzierungsezes 1996 – BStFG 1996)**

§ 1. (1) Der Benützer von Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) sowie von mehrspurigen Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und Bundesstraßen B, die ähnliche Merkmale wie Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) aufweisen, hat dem Bund als Entgelt eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten. Darüber hinaus können Brücken, Tunnel und Gebirgspässe auf sonstigen Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und Bundesstraßen B ebenfalls fahrleistungsabhängig bemautet werden.

(2) Die Festlegung jener Bundesstraßenstrecken, für die erstmals eine fahrleistungsabhängige Maut einzuheben ist, hat nach Anhörung der betroffenen Bundesländer durch Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zu erfolgen.

aufgehoben: Erkenntnis des VfGH vom 27. Juni 1997, G 213/96 (Kundmachung BGBI. I Nr. 80/1997)

...

Vorgeschlagene Fassung:

§ 1. (1) Der Benützer von Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen), der B 301 Wiener Südrand Straße im Umfang ihrer Beschreibung in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBI. Nr. 286 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 31/1997, sowie der B 302 Wiener Nordrand Straße im Bereich der Strecke Hirschstetten (A 23, B 3d) bis zur Anbindung an die B 8 Angerner Straße (einschließlich Umfahrung Süßenbrunn) und der B 315 Reschen Straße im Bereich der Südumfahrung Landeck mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, hat dem Bund als Entgelt eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten.

...

(2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung weitere Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken, für die eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten ist, festlegen, sofern diese in ihrer baulichen Anlage den in Abs. 1 genannten Bundesstraßen bereits entsprechen oder nach ihrer Errichtung entsprechen oder neu zu errichtende Brücken, Tunnel oder Straßen über Gebirgspässe betreffen. Dabei ist auf die funktionelle Bedeutung der Strecke innerhalb des Bundesstraßennetzes, die wirtschaftlichen Erfordernisse der Errichtung und der Erhaltung der Strecke Bedacht zu nehmen. Die Länder sind zu regionalen Gesichtspunkten anzuhören.

(3) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, für die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durchzuführenden Kreditoperationen namens des Bundes Haftungen als Bürge und Zahler gemäß § 1357 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches oder in Form von Garantien nach Maßgabe der jeweiligen bundesfinanzgesetzlichen Ermächtigung zu übernehmen.

(4) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung sowie auf die Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs die Lage der Mautstellen nach Anhörung der betroffenen Bundesländer durch Verordnung festzulegen.

Entfällt.

(3) Die fahrleistungsabhängige Maut ist nach den Grundsätzen eines halboffenen Mautsystems einzuheben. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Bundesstraßenstrecken gemäß Abs. 1 und 2 Mautstreckenabschnitte unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung durch Verordnung festzulegen. Den Mautstreckenabschnitten sind in der Verordnung Mautstellen zuzuordnen, deren Lage unter Bedachtnahme auf die Kosten der Errichtung, auf die zu erwartende verkehrliche Belastung der Mautstellen, auf eine weitgehende Verhinderung von Ausweichverkehr, auf die Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und nach Anhörung der jeweils betroffenen Länder zu regionalen Gesichtspunkten, wie folgt festzulegen ist:

- 1.
- 2.

Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von Vorschlägen zur Festlegung von Mautstellen.

...

Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von Vorschlägen zur Festlegung von Mautstellen.

(4) In der Verordnung gemäß Abs. 3 ist von der Festlegung von Mautstreckenabschnitten auf Bundesstraßen gemäß Abs. 1 abzusehen, wenn und solange die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Bemautung einzelner Bundesstraßenstrecken nicht gegeben ist, es die Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordern oder die zuverlässige Abwicklung der Bemautung nicht gewährleistet ist. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung entsprechender Vorschläge.

§ 2. (1) Der Bund hat während des Jahres 1998 mit der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren von außen auch automatisch erfassbare Merkmale einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen für den überwiegenden Teil der

§ 2. (1) Der Bund hat mit der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut zu beginnen, sobald die Einhebung mittels elektronischer Einrichtungen (§ 4) möglich ist und insgesamt eine zuverlässige Abwicklung der Bemautung sowie der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind.

betroffenen Kraftfahrzeuge entsprechen, zu beginnen, sofern die Einhebung mittels elektronischer Einrichtungen (§ 4) zu diesem Zeitpunkt möglich und insgesamt eine zuverlässige Abwicklung der Bemautung gewährleistet ist. Während des Jahres 2001 hat unter der gleichen Voraussetzung der Bund für alle anderen Kraftfahrzeugkategorien ebenfalls mit der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut zu beginnen.

...

(2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Vorschlag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Verordnung den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nach Maßgabe der in Abs. 1 genannten Grundsätze und der Fertigstellung der Mautstellen für verkehrswirksam zusammenhängende Mautstreckenabschnitte fest.

...

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft regelt in der Mautordnung (§ 4) die Rückerstattung des Kaufpreises für Vignetten, die durch den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut vorzeitig ihre Gültigkeit verlieren.

§ 3. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat Vorschläge über die Festsetzung der Mauttarife nach Fahrzeugkategorien zu erstellen. Sie hat sich dabei an den Längen der Mautstellen gemäß § 1 Abs. 4 zuzuordnenden Mautstreckenabschnitten sowie an den Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des betreffenden Mautstreckenabschnittes zu orientieren. Sie kann dabei auch auf die von bestimmten Fahrzeugkategorien ausgehenden Umweltbelastungen, den Zeitpunkt der Straßenbenützung und die Art der Mauteinhebung Bedacht nehmen. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die genannten Grundsätze und die Vorschläge der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die Mauttarife durch Verordnung fest.

(2) Sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mauteinhebung nicht beeinträchtigt werden, können in der Verordnung gemäß Abs.1 im öffentlichen Interesse Fahrzeuge bestimmter

§ 3. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat Vorschläge über die Festsetzung der Mauttarife nach Fahrzeugkategorien zu erstellen. Sie hat sich dabei an den Längen der Mautstreckenabschnitte sowie an den Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des betreffenden Mautstreckenabschnittes zu orientieren. Sie kann dabei auch auf die von bestimmten Fahrzeugkategorien ausgehenden Umweltbelastungen, den Zeitpunkt der Straßenbenützung und die Art der Mauteinhebung Bedacht nehmen. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die genannten Grundsätze und die Vorschläge der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die Mauttarife durch Verordnung fest.

(2) Von der Mautpflicht ausgenommen sind:

- 1.
- 2.

1853 der Beilagen

22

Benützergruppen, insbesondere die in Artikel IV § 10 Abs. 2 ASFINAG-Gesetz und § 2 des Straßenbenützungsgesetzes, BGBl. Nr. 629/1994, genannten, von der Mautpflicht ausgenommen werden.

...

§ 4. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat einheitlich Bedingungen für die Benützung der Mautstrecken gemäß § 1 Abs. 1 und § 7 Abs. 1 (Mautordnung) festzulegen und in ihrem Rahmen auch die Beschaffenheit der Geräte zur elektronischen Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut und deren Anbringung am oder im Fahrzeug festzusetzen. Diese Mautordnung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

(2) Die überwiegende Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtungen ist anzustreben (§ 2). Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, daß der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht unterliegende Kraftfahrzeuge vor der mautpflichtigen Straßenbenützung mit Geräten zur elektronischen Abbuchung der Maut ausgerüstet werden können. Diese Geräte sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Verfügung zu stellen; in der Mautordnung kann auch ein angemessener Kostenersatz vorgesehen werden.

...

3. und

4.

und Sicherheitspolitik eingesetzt werden.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft wird ermächtigt, bei einzelnen Mautstellen infolge mangelnder Betriebswirtschaftlichkeit zeitweise von der Einhebung der Maut abzusehen. In diesen Fällen entfällt für die Kraftfahrzeuglenker die Pflicht zur Entrichtung der Maut.

§ 4. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat einheitlich Bedingungen für die Benützung der Mautstrecken gemäß § 1 und § 7 Abs. 1 (Mautordnung) festzulegen und in ihrem Rahmen auch die Beschaffenheit der Geräte zur elektronischen Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut und deren Anbringung am oder im Fahrzeug festzusetzen. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat insbesondere die Benützung der gemäß § 1 Abs. 3 verordneten Mautstellen zu regeln. Die erforderlichen Fahrverbote sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Straßenverkehrszeichen gemäß der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, kundzumachen. Die Mautordnung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

(2) Die überwiegende Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtungen ist anzustreben (§ 2). Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, daß der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht unterliegende Kraftfahrzeuge vor der mautpflichtigen Straßenbenützung mit Geräten zur elektronischen Abbuchung der Maut ausgerüstet werden können. In der Mautordnung kann auch ein angemessener Kostenersatz vorgesehen werden.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-

Aktiengesellschaft wird ermächtigt, für Fahrten im Rahmen von humanitären Hilfstansporten oder in Notstandsfällen Fahrzeuge von der zeit- und fahrleistungsabhängigen Mautpflicht auszunehmen. Die Regelung erfolgt anlaßbezogen in der Mautordnung. Der Bund ersetzt der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft den Einnahmentfall bei Ausnahmeregelungen, die länger als 30 Tage gelten.

§ 6. (1) ...

(2) Sofern die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nicht auf der Hauptfahrbahn erfolgt, besteht im Bereich der Hauptmautstellen zwischen den Trenninselspitzen des Verzögerungstreifens und des Beschleunigungstreifens auf der Hauptfahrbahn ein Fahrverbot für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Dieses Fahrverbot gilt nicht für Einsatzfahrzeuge (§ 2 Z 25 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159).

§ 7. (1) Solange für Fahrzeuge, die von den in Abs. 2 genannten Kategorien umfaßt werden, keine fahrleistungsabhängige Maut auf Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) eingehoben wird, unterliegt deren Benützung einer zeitabhängigen Maut. Die Maut ist vor der mautpflichtigen Straßenbenützung durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug zu entrichten.

§ 7. (1) Die Benützung der Bundesstraßen gemäß § 1 Abs. 1 mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt einer zeitabhängigen Maut. Solange auf keinem der gemäß § 1 Abs. 3 festgelegten Mautstreckenabschnitte eine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, unterliegt die Benützung der Bundesstraßen gemäß § 1 Abs. 1 mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen aber weniger als 12 Tonnen beträgt, und mit Omnibussen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, einer zeitabhängigen Maut. Sobald künftig auf gemäß § 1 Abs. 2 festgelegten Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken die in § 1 Abs. 1 genannte Fahrzeugkategorie fahrleistungsabhängig bemautet wird, unterliegt deren Benützung mit anderen Fahrzeugkategorien einer zeitabhängigen Maut. Die Maut ist vor der mautpflichtigen Straßenbenützung durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug zu entrichten.

...

(5) Für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen gezogen werden, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten. Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die als Schlaf- oder Aufenthaltsraum eingerichtet sind

...

(5) Für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen gezogen werden, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten. Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die als Schlaf- oder Aufenthaltsraum eingerichtet sind

1853 der Beilagen

24

(Wohnmobile), gelten unabhängig von ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt. Für Anhänger, die von Omnibussen gezogen werden, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten. Für Beiwagen einspuriger Kraftfahrzeuge ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.

...

(7) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Mautfestsetzung für Strecken, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Fruchtmießung überlassen sind, Regelungen treffen, die es den Straßenbenützern mit Personenkraftwagen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, ermöglichen,

1.

2.

Bundesstraßengesellschaft bemauteeten Strecke, den Preis der Jahresvignette auf den jeweils gültigen Jahresmautkartenpreis angerechnet zu erhalten.

...

(9) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf Veränderungen des vom Österreichischen Statistischen Zentralamt verlaublichen Verbraucherpreisindex 1986 oder des an seine Stelle tretenden Index durch Verordnung die zeitabhängigen Mauten gemäß Abs. 2 bis 4, 6 und 7 Z 1 erhöhen.

...

(10a) Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen haben auf Antrag behinderten Menschen, die in ihrem Sprengel ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die ein mehrspuriges Kraftfahrzeug

(Wohnmobile), gelten unabhängig von ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt. Für Anhänger, die von Omnibussen gezogen werden, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten. Mehrspurige Fahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, gelten bis zum Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 2 als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt. Für Beiwagen einspuriger Kraftfahrzeuge ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.

...

(7) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Mautfestsetzung für Strecken, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Fruchtmießung überlassen sind, Regelungen treffen, die es den Straßenbenützern mit Personenkraftwagen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, ermöglichen,

1.

2.

bemauteeten Strecke, 550 S samt Umsatzsteuer auf den jeweils gültigen Jahresmautkartenpreis angerechnet zu erhalten.

...

Entfällt.

...

(10a) Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen haben auf Antrag behinderten Menschen, die in ihrem Sprengel ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges

Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen ist, erstmals für 1998 und für jedes weitere Kalenderjahr höchstens eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen sind ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpaß auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990, angeführten Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat den Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr kostenlos zu überlassen.

Entfällt.

mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990 in der jeweils geltenden Fassung, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen ist, erstmals für 1998 und für jedes weitere Kalenderjahr eine Jahresvignette für dieses Kraftfahrzeug kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen sind ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpaß auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990 in der jeweils geltenden Fassung, angeführten Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat den Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr kostenlos zu überlassen.

(10b) Der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, durch Verordnung behinderte Menschen, auf die ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen zugelassen wurde und die in Österreich weder ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben, zu bestimmen, die Anspruch auf Zurückstattung des Preises einer Jahresvignette haben, soweit es zur Erzielung einer den Grundsätzen der Gegenseitigkeit entsprechenden Behandlung erforderlich ist. Die Verordnung hat weiters zu bestimmen, welche von ausländischen Behörden oder Organisationen ausgestellten Ausweise dem Behindertenpaß gemäß § 40 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990 in der jeweils geltenden Fassung, im wesentlichen entsprechen. Der Preis der Jahresvignette ist den behinderten Menschen auf Antrag von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zurückzuerstatten.

(11) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung Festlegungen über die Beschaffenheit und Anbringung der Mautvignetten an den Fahrzeugen und über den Beginn der Frist gemäß Abs. 8 zu treffen. Es kann des weiteren statt des Anbringens einer Wochenvignette oder einer Tageszusatzvignette auch

(11) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung Festlegungen über die Beschaffenheit und Anbringung der Mautvignetten an den Fahrzeugen und über den Beginn der Frist gemäß Abs. 8 zu treffen. Es kann des weiteren statt des Anbringens einer Wochenvignette oder einer Tageszusatzvignette auch

das Mitführen der Vignette oder einer Zahlungsbestätigung über die Entrichtung der zeitabhängigen Maut vorgesehen werden.

...

§ 8. (1) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen von § 7 abweichende Vignettenpreise durch Verordnung nach Fahrzeugkategorien und nach zeitlicher Geltungsdauer der Vignetten festsetzen, wobei auf die wirtschaftlichen Erfordernisse der Errichtung und der Erhaltung der Mautstrecken gemäß §§ 1 und 7 Abs. 1 Bedacht zu nehmen ist. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von entsprechenden Vorschlägen.

...

(2) Die Verordnung hat Jahres-, Zweimonats- und für mehrspurige Kraftfahrzeuge auch Wochenvignetten vorzusehen. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauterhebung dürfen von § 7 Abs. 2 abweichende Fahrzeugkategorien vorgesehen werden. Als Kategorien sind aber zumindest einspurige Kraftfahrzeuge und mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, vorzusehen. Für die Benützung von Mautstrecken gemäß § 7 Abs. 1 mit Fahrzeugkombinationen, die in eine höhere Bemessungsgrundlage fallen als die, für die die zeitabhängige Maut entrichtet wurde, ist eine Tageszusatzvignette vorzusehen.

§ 8. Mautschuldner ... nennt.

§ 9. Mautschuldner ... nennt.

§ 9. Die Bundesstraßengesellschaften ... abzuführen.

§ 10. Die Bundesstraßengesellschaften ... abzuführen.

§ 10 mit *Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997, außer Kraft getreten.*

§ 11 mit *Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997, außer Kraft getreten.*

§ 11. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann zur Mitwirkung an der Vollziehung dieses Gesetzes gemäß § 14 Abs. 3 Mautaufsichtsorgane bestimmen. Die Mautaufsichtsorgane sind von der Bezirksverwaltungsbehörde auf Vorschlag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu bestellen und zu vereidigen. Als Mautaufsichtsorgane können nur mit der Mauterhebung betraute Personen bestellt werden, die das 19. Lebensjahr vollendet haben und

25

verlässlich sind. Von der Bestellung zum Mautaufsichtsorgan ist ausgeschlossen, wer wegen eines Verbrechens oder Vergehens rechtskräftig verurteilt ist. Zum Nachweis der Verlässlichkeit ist eine Strafreisterbescheinigung einzuholen. Mautaufsichtsorgane müssen bei Ausübung ihres Dienstes mit einem Ausweis, aus dem ihre amtliche Eigenschaft hervorgeht, versehen sein. Der Inhalt des Ausweises ist in der Mautordnung festzulegen. Mautaufsichtsorgane, die sich zur Ausübung ihrer Obliegenheiten ungeeignet zeigen, sind abzuberufen.

§ 12. (1) Kraftfahrzeuglenker, die an gemäß § 1 Abs. 3 festgelegten Mautstellen die fahrleistungsabhängige Maut nicht entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe von 3 000 S bis zu 30 000 S zu bestrafen.

(2) Kraftfahrzeuglenker, die Vorschriften gemäß § 4 Abs. 1 zweiter Satz übertreten, und Kraftfahrzeuglenker von gemäß § 3 Abs. 2 von der Mautpflicht ausgenommenen Fahrzeugen, die das Fahrverbot gemäß § 6 Abs. 2 übertreten, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe bis zu 3 000 S zu bestrafen. Die Strafbestimmung für die Übertretung des Fahrverbotes gemäß § 6 Abs. 2 gilt nicht für Lenker von Einsatzfahrzeugen (§ 2 Z 25 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159).

(3) Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor, wenn die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit von Gerichten fallenden strafbaren Handlung bildet.

(4) Die Tat wird straflos, wenn der Täter, wenngleich auf Aufforderung bei Betretung oder – soweit die Tat durch automatische Überwachung festgestellt wurde – innerhalb von 24 Stunden nach der Tat eine in der Mautordnung festgesetzte Ersatzmaut zahlt, die für jede Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 den Betrag von 3 000 S samt Umsatzsteuer nicht übersteigen darf. Dem Täter ist sofort eine Bescheinigung über die Bezahlung der Ersatzmaut auszustellen.

(5) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 können

1.

2.

Mautaufsichtsorgan oder – soweit die Tat durch automatische Überwachung festgestellt wurde – innerhalb von 24 Stunden nach der Tat betreten wurde;

3.
4.
- (6) Wird der gemäß Abs. 5 Z 2 festgesetzte Betrag nicht oder nicht zur Gänze geleistet, sind die Organe gemäß § 14 Abs. 1 ermächtigt, die Weiterfahrt mit dem Fahrzeug, mit dem die Tat begangen wurde, für bis zu 24 Stunden zu unterbinden. Hiebei ist insbesondere auf drohende Gefahren für Leben oder Gesundheit von Tieren Bedacht zu nehmen, für deren Transport die Bestimmungen des Tiertransportgesetzes-Strafe, BGBl. Nr. 411/1994, gelten.
- (7) Die Bestimmungen der §§ 21 und 50 VStG sind auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 nicht anwendbar. Die Bestimmung des § 21 VStG ist auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 2 nicht anwendbar. 80 vH der eingehobenen Strafgeelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.
- § 13.** (1) Kraftfahrzeuglenker, die gemäß § 7 Abs. 1 zeitabhängig bemaute Bundesstraßen benutzen, ohne die zeitabhängige Mautordnungsgemäß entrichtet zu haben, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe von 3 000 S bis zu 30 000 S zu bestrafen.
- ...
- (3) Die Tat wird straflos, wenn der Täter bei Betretung, wenngleich auf Aufforderung, eine in der Mautordnung festzusetzende Ersatzmaut zahlt, die den Betrag von 3 000 S samt Umsatzsteuer nicht übersteigen darf; hierüber ist dem Täter sofort eine Bescheinigung auszustellen.
- (4) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 können
I.
...
- (5) Mit Kraftfahrzeugen, mit denen Lenker bei einer strafbaren Handlung gemäß Abs. 1 betreten wurden, dürfen die mautpflichtigen Straßen bis zur nächsten Abfahrt benützt werden. Wurde jedoch aus Anlaß der Betretung eine Zahlung gemäß Abs. 3 geleistet, eine vorläufige Sicherheit
- § 12.** (1) Lenker von Kraftfahrzeugen, die mit diesen
1.
2.
3 000 S bis zu 60 000 S zu bestrafen.
- ...
- (3) Die Tat wird straflos, wenn der Täter bei Betretung, wenngleich auf Aufforderung, den Preis einer entsprechenden Wochenvignette, einer Tageszusatzvignette für Fahrzeugkombinationen gemäß § 7 Abs. 6, für einspurige Kraftfahrzeuge einer Zweimonatsvignette sowie einen in der Mautordnung festzusetzenden Zuschlag zahlt, der das Fünffache des Preises einer Wochenvignette gemäß § 7 Abs. 4 Z 4 nicht übersteigen darf; hierüber ist dem Täter sofort eine Bescheinigung auszustellen.
- (4) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 können
I.
...
- (5) Mit Kraftfahrzeugen, mit denen Lenker bei einer strafbaren Handlung gemäß Abs. 1 Z 2 betreten wurden, dürfen die mautpflichtigen Straßen bis zur nächsten Abfahrt benützt werden. Wurde jedoch aus Anlaß der Betretung eine Zahlung gemäß Abs. 3 geleistet, eine vorläufige Sicherheit

eingehoben oder eine Beschlagnahme vorgenommen, so gilt damit die zeitabhängige Maut für die Dauer des der Betretung folgenden Zeitraumes von 24 Stunden als entrichtet und die ausgestellte Bescheinigung (Abs. 3 oder § 37a Abs. 4 VStG) als Nachweis hierfür.

(6) Die Bestimmungen der §§ 21 und 50 VStG sind auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 nicht anwendbar. 80 vH der eingehobenen Strafgeelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.

§ 13. (1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) und – im Rahmen der Wahrnehmung der ihnen sonst obliegenden Aufgaben – die Organe der Zollwache (§ 15 Zollrechts-Durchführungsgesetz, BGBl. Nr. 659/1994) haben an der Vollziehung des § 12 dieses Bundesgesetzes mitzuwirken

- 1.
- 2.
- 3.

Die Organe der Zollwache werden ermächtigt, nach Maßgabe der Bestimmungen des § 37a VStG und des § 12 Abs. 4 Z 2 und 3 eine vorläufige Sicherheit festzusetzen und einzuheben.

(2) Soweit in der Mautordnung bestimmt ist, daß die Zahlung gemäß § 12 Abs. 3 auch in bestimmten fremden Währungen oder mit Scheck oder Kreditkarte geleistet werden kann, sind die Organe (Abs. 1) ermächtigt, die Zahlung auch in dieser Form entgegenzunehmen. Wird die Zahlung mit Kreditkarte geleistet, so ist der mit dem Kreditkartenunternehmen vereinbarte Abschlag von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu tragen.

...

eingehoben oder eine Beschlagnahme vorgenommen, so gilt damit die zeitabhängige Maut für die Dauer des der Betretung folgenden Zeitraumes von 24 Stunden als entrichtet und die ausgestellte Bescheinigung (Abs. 3 oder § 37a Abs. 4 VStG) als Nachweis hierfür.

(6) Die Bestimmung des § 50 VStG ist auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 nicht anwendbar. 80 vH der eingehobenen Strafgeelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.

Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht, der Zollwache sowie der Mautaufsichtorgane

§ 14. (1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) und die Organe der Zollwache (§ 15 Zollrechts-Durchführungsgesetz, BGBl. Nr. 659/1994) haben an der Vollziehung der §§ 12 und 13 mitzuwirken

- 1.
- 2.
- 3.

Die Organe der Zollwache werden ermächtigt, nach Maßgabe der Bestimmungen des § 37a VStG, des § 12 Abs. 5 Z 2 und des § 13 Abs. 4 Z 2 und 3 eine vorläufige Sicherheit festzusetzen und einzuheben sowie nach Maßgabe der Bestimmung des § 50 VStG mit Organstrafverfügungen Geldstrafen einzuheben.

(2) Soweit in der Mautordnung bestimmt ist, daß die Zahlung gemäß § 12 Abs. 4 und § 13 Abs. 3 auch in bestimmten fremden Währungen oder mit Scheck oder Kreditkarte geleistet werden kann, sind die Organe (Abs. 1) ermächtigt, die Zahlung auch in dieser Form entgegenzunehmen. Wird die Zahlung mit Scheck oder Kreditkarte geleistet, so sind allfällige Scheckgebühren und Spesen sowie der mit dem Kreditkartenunternehmen vereinbarte Abschlag von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu tragen.

(3) Die Mautaufsichtorgane wirken an den Mautstellen im Bereich der Entrichtung der Maut an der Vollziehung dieses Gesetzes durch die Entgegennahme von Zahlungen gemäß § 12 Abs. 4 und § 13 Abs. 3 mit.

Kommen Kraftfahrzeuglenker der Aufforderung zur Zahlung nicht nach und ist eine Strafverfolgung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert, sind die Mautaufsichtsorgane ermächtigt, bis zum Eintreffen von Organen gemäß Abs. 1 die Weiterfahrt zu untersagen; falls erforderlich, dürfen zur Verhinderung der Weiterfahrt am Fahrzeug technische Sperren angebracht werden. Die Organe gemäß Abs. 1 sind unverzüglich zum Einschreiten aufzufordern.

(4) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 KFG 1967, BGBl. Nr. 267, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen gegen Ersatz der aus der Erfüllung dieser Pflicht entstehenden Aufwendungen mitzuteilen, soweit dies zur automatischen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut notwendig ist.

§ 15. Sobald eine fahrleistungsabhängige Maut für Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination 12 Tonnen oder mehr beträgt, eingehoben wird, darf eine Straßenbenützungsabgabe entgegen § 2 Z 6 des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 629/1994 auch nicht für die Benützung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erhoben werden.

§ 14. Sobald eine fahrleistungsabhängige Maut für Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination 12 Tonnen oder mehr beträgt, eingehoben wird, darf eine Straßenbenützungsabgabe entgegen § 2 Z 6 des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 629/1994 in der jeweils geltenden Fassung auch nicht für die Benützung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erhoben werden.

Verweisungen

§ 16. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

§ 17. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 Abs. 2 bis 4, des § 3 Abs. 1, der §§ 4 und 5, des § 7 mit Ausnahme des Abs. 10 erster und zweiter Satz, des § 8 sowie des § 12 Abs. 4 und des § 13 Abs. 3 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 15 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 7 Abs. 10 erster und zweiter Satz der

...

§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 Abs. 1, 2 und 4, der §§ 3 bis 5, des § 7 mit Ausnahme des Abs. 10a erster und zweiter Satz und des Abs. 10b, der §§ 9 und 10 sowie des § 12 Abs. 3 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 1 Abs. 3 und des § 14 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 7 Abs. 10a erster und zweiter Satz und Abs. 10b

der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und hinsichtlich des § 13 der Bundesminister für Inneres und der Bundesminister für Finanzen, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betraut.

§ 16. (1) Die Bestimmungen der §§ 1 Abs. 3, 7 Abs. 7, 9 und 12 Abs. 6 zweiter Satz in der Fassung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997, treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.

(2) Die Bestimmung des § 7 Abs. 8 dritter Satz und Abs. 11 erster Satz in der Fassung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes BGBl. I Nr. 113/1997 treten mit 1. Dezember 1997 in Kraft. Die Bestimmung des § 7 Abs. 10b tritt mit 1. Jänner 1998 in Kraft. Die Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Gesundheit und Soziales kann bereits von dem die Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 113/1997 folgenden Tag an erlassen werden.

(3) § 13 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 158/1998 tritt mit 1. Jänner 1999 in Kraft.

Bundesgesetz über die Einbringung der Anteilsrechte des Bundes an den Bundesstraßengesellschaften in die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft und die Einräumung des Rechts der Fruchtmießung zu Gunsten dieser Gesellschaft
(ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997)

§ 2. (1) ...

Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 14 Abs. 4 der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des § 14 der Bundesminister für Inneres und der Bundesminister für Finanzen, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, betraut.

§ 18. (1) Die Bestimmung des § 7 Abs. 5 vierter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 ist nicht auf Fahrzeuge anzuwenden, insofern und solange an ihnen nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 Vignetten für die in § 7 Abs. 2 Z 3 bis 5 genannten Fahrzeugkategorien angebracht sind.

(2) Die Bestimmung des § 4 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 tritt mit 1. Oktober 1999 in Kraft.

(3) Die Bestimmung des § 7 Abs. 8 zweiter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 tritt mit 1. Dezember 1999 in Kraft.

(4) Die Bestimmung des § 7 Abs. 5 zweiter Satz tritt mit Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 2 außer Kraft.

...

(2) Der Bundesminister für Finanzen überträgt die Bundesstraßenstrecken, soweit für deren Finanzierung die Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes Nr. 201/1996 in der jeweils geltenden Fassung auf Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Gesetz (ASFINAG) Fruchtgenußvertrag zu übertragen.