

## 1904 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

# Bericht des Bautenausschusses

### über die Regierungsvorlage (1853 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 und das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 geändert werden

Der vorliegende Gesetzentwurf legt fest, welche Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenstrecken grundsätzlich in das Netz von Mautstrecken einbezogen werden sollen, auf dem eine fahrleistungsabhängige Maut einzuführen ist. 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 Bemaung abgesehen werden können.

Die fahrleistungsabhängige Maut ist nach den Grundsätzen eines halboffenen Mautsystems einzuheben. An den Haupt- wie 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. Die Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut wird auf Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen eingeschränkt. Die Regelung über die Ausnahmen von der Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut soll nunmehr unmittelbar im Bundesstraßenfinanzierungsgesetz erfolgen. Anlaßbezogene Ausnahmen von der Mautpflicht bei Fahrten im Rahmen von humanitären Hilfstransporten oder in Notstandsfällen sollen vereinfacht in der Mautordnung erfolgen können.

Die gegenständliche Regierungsvorlage schafft ferner eigene Bestimmungen über Mautaufsichtsorgane; auch die aus der bisherigen Strafbestimmung herausgelösten Regelungen über die Überwachung der Einhaltung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht dienen einem effizienten Mautenforcement. Zusätzlich werden Regelungen getroffen, die Verbesserungen des Vignettensystems vorsehen. Schließlich sollen weitere Mautstrecken der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Fruchtgenußvertrag übertragen werden können.

Der Bautenausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 8. Juni 1999 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Karl **Smolle**, Dr. Gabriela **Moser**, Dr. Gerhard **Kurzmann**, Dipl.-Ing. Maximilian **Hofmann**, Mag. Helmut **Kukacka**, Mag. Herbert **Kaufmann**, Rudolf **Parnigoni** sowie der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes **Farnleitner**.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Mag. Helmut **Kukacka** und Kurt **Eder** mit Stimmenmehrheit angenommen. Dieser Abänderungsantrag war wie folgt begründet:

2

1904 der Beilagen

**“Zu Z 1:**

Die Abs. 3 und 4 des § 1 werden mit der Wortfolge ‚obliegt im Verordnungsverfahren‘ ergänzt, um klar zum Ausdruck zu bringen, daß die Erlassung der in diesen Gesetzesstellen vorgesehenen Verordnungen nicht von der Erstattung der erwähnten Vorschläge der ASFINAG abhängig ist.

**Zu Z 6:**

Der Entfall des vorgesehenen dritten Satzes des § 4 Abs. 1 erfolgt auf Grund kompetenzrechtlicher Überlegungen.

**Zu Z 12:**

Durch die Anführung des Bundesgesetzblattes des vorliegenden Novellierungsvorhabens erfolgt eine Klarstellung.

**Zu den Z 18, 19, 21, 22, 28 bis 30:**

Diese Abänderungen erfolgen im wesentlichen aus legislatischen systematischen Gründen. Die Anordnungen der bisherigen Abs. 3 und 4 des vorgesehenen § 18 (Schlußbestimmungen) erweisen sich als entbehrlich.”

Ein vom Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger** eingebrachter Abänderungsantrag fand nicht die Zustimmung der Ausschlußmehrheit.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Bautenausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 1999 06 08

**Ing. Erwin Kaipel**

Berichterstatter

**Kurt Eder**

Obmannstellvertreter

## **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:

*1. § 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 Bemaftung 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 im Verordnungsverfahren 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 Bemaftung einzelner Bundesstraßenstrecken nicht gegeben ist, es die Belange der Sicherheit,

Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordern oder die zuverlässige Abwicklung der Bemannung nicht gewährleistet ist. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt im Verordnungsverfahren 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 Bemannung 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 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 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).”

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 des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. XXX/1999, 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. § 8 erhält die Bezeichnung “§ 9.”; § 9 erhält die Bezeichnung “§ 10.”.

19. 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."

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. § 12 (alt) erhält die Bezeichnung “§ 13.”; § 13 (alt) erhält die Bezeichnung “§ 14.”; § 14 (alt) erhält die Bezeichnung “§ 15.”

22. 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 Strafgelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.“

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

**“Strafbestimmungen für die zeitabhängige Maut**

**§ 13.** (1) Kraftfahrzeuglenker, 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, 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.“

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. *§ 14 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 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."

29. In dem neuen § 15 entfällt die Wortfolge "in der jeweils geltenden Fassung".

30. Nach dem neuen § 15 werden folgende §§ 16 bis 18 jeweils samt Überschrift angefügt:

#### **"Verweisungen**

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

#### **Vollzugsbestimmung**

**§ 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.

#### **Schlußbestimmung**

**§ 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."

#### **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."