

## Vorblatt

### Probleme:

#### Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (Interoperabilitätsrichtlinie) ist umzusetzen.

Die Verwirklichung des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse benötigt beträchtliche Finanzmittel.

#### ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997

Der Bundesminister für Finanzen ist mit zahlreichen Verfügungen über Eintragungen im Grundbuch für die im Fruchtgenussrecht der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft stehenden Liegenschaften befasst.

### Lösungen:

#### Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie; Zweckbindung eines Teiles der von der ASFINAG auf der A 13 Brenner Autobahn erzielten Mauteinnahmen für die Finanzierung des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse; daneben werden noch einige weitere Änderungen vorgesehen, die - sofern sie sich nicht aus der Praxis des Vollzugs des BStMG 2002 ergeben - hauptsächlich redaktioneller Natur sind.

#### ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997

Die Einräumung von umfassenderen Verfügungsbefugnissen für die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft für die in ihrem Fruchtgenussrecht stehenden Liegenschaften.

### Alternativen:

#### Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Hinsichtlich der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie keine; hinsichtlich der Verwendung der von der ASFINAG auf der A 13 Brenner Autobahn erzielten Mauteinnahmen der Verzicht auf eine Zweckbindung.

#### ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997

keine

### Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

#### Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

keine

#### ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997

keine

### Finanzielle Auswirkungen:

#### Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Für Bund und Länder ist keine Erhöhung des Personal- und Sachaufwandes zu erwarten. Kosten für die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch die Einrichtung des europäischen Mautdienstes werden erst mittelfristig entstehen. Zusätzlich wird von dieser Gesellschaft ein Teil ihrer Mauteinnahmen auf der A 13 Brenner Autobahn zur späteren Auszahlung an die Brenner Basistunnel BBT SE zweckzubinden sein.

#### ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997

Aufgrund der reduzierten Mitbefassung und der Straffung der Verwaltungsabläufe kann, wenn auch in einer nicht bezifferbaren Höhe, mit einer Verminderung der Kosten im Verwaltungsmanagement des Bundes gerechnet werden.

### Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

#### Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Den Vorschriften sowohl der Interoperabilitätsrichtlinie als auch der Wegekostenrichtlinie wird entsprochen.

#### ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997

Der vorliegende Entwurf widerspricht keinen europarechtlichen Vorgaben.

**Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:**

Gem. Art. 42 Abs. 5 B-VG steht dem Bundesrat gegen die Änderung des ASFINAG- Ermächtigungsgesetzes 1997 (Art. 3) keine Mitwirkung zu, da diese gesetzliche Bestimmung eine Verfügung über Bundesvermögen betrifft.

**Konsultationsverfahren:**

Der vorliegende Gesetzesentwurf unterliegt mit Ausnahme der Bestimmungen des Art. 1 Z 4, 11, 27 (verpflichtende Umsetzung zwingender Vorschriften des Gemeinschaftsrechts) dem Anwendungsbereich der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

**Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:****Der vorliegende Gesetzentwurf verfolgt mehrere Zielsetzungen:**Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Die Richtlinie 2004/52/EG zielt auf die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme innerhalb des Binnenmarkts und die Einrichtung eines europäischen Mautdienstes für das gesamte mautpflichtige Straßennetz der Gemeinschaft ab, wobei die Freiheit der Mitgliedstaaten unberührt bleibt, Vorschriften für die Erhebung von Mauten für die Benützung von Straßeninfrastrukturen festzulegen.

Als technische Lösungen zur Mautabwicklung werden die in Österreich bereits im Einsatz befindliche Mikrowellentechnik und daneben auch die Satellitenortung und der Mobilfunk vorgesehen. Die Schaffung eines europäischen Mautdienstes setzt eine Entscheidung der Europäischen Kommission voraus, die nur getroffen werden darf, wenn alle Voraussetzungen dafür gegeben sind, dass die Interoperabilität in technischer, verfahrensbezogener und rechtlicher Hinsicht funktioniert. Vor der Entscheidung ist ein Ausschuss für elektronische Maut zu befassen. Da der genannte Ausschuss sich erst konstituiert hat, aber sonst noch zu keinen weiteren Ergebnissen gekommen ist, besteht mittelfristig kein Handlungsbedarf für die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft. Kosten für die Gesellschaft entstehen somit vorerst nicht.

Da die Verwirklichung des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse beträchtliche Finanzmittel benötigt, soll die ASFINAG verpflichtet werden, vorerst einen Anteil der auf der A 13 Brenner Autobahn eingehobenen fahrleistungsabhängigen Mauten nach Abzug der Umsatzsteuer für dieses Vorhaben durch die Bildung bilanzieller Rückstellungen zweckzubinden.

ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997

Diese Änderung setzt konsequent die bisherigen Bemühungen fort, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft möglichst umfassende Verfügungsbefugnis über die in ihrem Fruchtgenussrecht stehenden Liegenschaften einzuräumen, um eine Befassung des Bundesministeriums für Finanzen bei „Normalfällen“ zu vermeiden. Es wird versucht, mit der vorliegenden Novelle möglichst alle denkbaren Fallkonstellationen abzudecken. Der Gesetzestext sollte im Zweifel eher extensiv interpretiert werden, wenn es darum geht, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Kompetenzen einzuräumen.

**Finanzielle Auswirkungen:**Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Die mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 2006 jährlich für die Finanzierung des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zweckzubindenden Mittel können mit ca. 19 Mio. Euro beziffert werden. Weitere Kosten werden der ASFINAG im Falle der sukzessiven Einführung der automatischen Kontrolle der Einhaltung der Vignettenpflicht entstehen.

ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997

Durch die Auslagerung der Verwaltung der Interessen der Republik Österreich bei grundbücherlich einverleibten Rechten ist eine spürbare Beschleunigung der Verwaltungsabläufe beim Bund und eine damit verbundene Reduktion der Kosten zu erwarten.

### **Umsetzung von Gemeinschaftsrecht**

Die im vorliegenden Gesetzesentwurf vorgesehenen Bestimmungen des Artikel 1 Z 4, 11 und 27 dienen der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie (CELEX-Nr.: 32004L0052).

#### **Kompetenzgrundlage:**

Die verfassungsrechtliche Zuständigkeit des Bundes für dieses Bundesgesetz gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG als „Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge“, auf Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG als „Angelegenheit der Straßenpolizei“ und auf § 2 F-VG 1948.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Art. 1 (Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002)**

##### **Zu Z 1, 19 bis 21 und 28 (Inhaltsverzeichnis, §§ 29 und 38):**

Mit der Bundesministeriengesetz-Novelle 2003, BGBl. I Nr. 17/2003, wurde die Zollwache als Wachkörper mit dem Ziel der Schaffung eines einheitlichen Sicherheitswachkörpers in den Bereich des Bundesministeriums für Inneres übertragen. Im Bundesministerium für Finanzen gibt es nunmehr die Zollwache als Wachkörper im Sinne des Artikel 78d B-VG nicht mehr. Es sind daher die entsprechenden Anpassungen im § 29 über die Mitwirkung der Organe der öffentlichen Aufsicht an der Vollziehung der Bestimmungen über die zeitabhängige Maut vorzunehmen.

##### **Zu Z 1, 9, 25 und 28 (Inhaltsverzeichnis, § 13 Abs. 1, §§ 32 und 38):**

Das Straßenbenützungsgesetz ist mit dem Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut am 1. Jänner 2004 außer Kraft getreten. Es ist daher einerseits die Bestimmung des § 13 Abs. 1 über Festlegung weiterer Ausnahmen von der Vignettenpflicht durch Verordnung anzupassen und andererseits der Entfall der bisher in § 32 enthaltenen Bestimmung über das Verhältnis der Entrichtung der Straßenbenützungsgeld zur Mautpflicht nach den Bestimmungen des BStMG 2002 vorzusehen. Da das BStMG 2002 die Mautpflicht auf Bundesstraßen nicht abschließend regelt, wird statt dessen in § 32 ein Hinweis auf jene Bestimmungen aufgenommen, die die Grundlage für die Bemautung von einspurigen und von mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 t beträgt, für die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte bilden.

##### **Zu Z 2 und 14 (§ 5 Abs. 2, § 15 Abs. 2):**

Es wird im Hinblick auf die Bestimmung des § 5 Abs. 3 über die Tragung der Kosten im Falle einer Ausnahmeregelung klargestellt, dass eine Ausnahme von der Mautpflicht für Fahrten im Rahmen von humanitären Hilfstransporten nur in Notstandsfällen besteht, sofern eine Regelung anlassbezogen in der Mautordnung erfolgt.

##### **Zu Z 3, 8, 13 und 26 (§ 6, § 10 Abs. 3, § 15 Abs. 1, § 33 Abs. 4):**

Da ein Kraftfahrzeug mit einem Eigengewicht von über 3,5 Tonnen nach seiner Zulassung jedenfalls ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen haben wird, soll dieses Kriterium nunmehr für die Regelung der Abgrenzung der beiden Mautentrichtungsarten für mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, herangezogen werden.

##### **Zu Z 4, 11 und 27 (§ 7, § 15 Abs. 1, § 37):**

In der Interoperabilitätsrichtlinie werden die Voraussetzungen für die Gewährleistung der Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme in der Gemeinschaft festgelegt. Sie gilt für die elektronische Erhebung aller Arten von Straßenbenützungsgeldern im gesamten gemeinschaftlichen Straßennetz.

Alle neuen elektronischen Mautsysteme, die ab dem 1. Jänner 2007 in Betrieb genommen werden, haben zur Mautabwicklung eine oder mehrere der folgenden Techniken zu nutzen: Mikrowellentechnik (5,8 GHz), Mobilfunk nach der GSM/GPRS-Norm oder Satellitenortung.

Es ist ein europäischer elektronischer Mautdienst einzurichten. Dieser beruht auf einem vertraglichen Regelwerk, das es allen Betreibern ermöglicht, den Dienst zu erbringen, sowie auf einer Reihe technischer Normen und Anforderungen und einem einzigen Vertrag zwischen den Kunden und den Betreibern, die den Dienst anbieten. Dieser Vertrag, der mit dem Betreiber eines beliebigen Straßennetzes geschlossen werden kann, verschafft Zugang zu dem Mautdienst für das gesamte Straßennetz.

Der europäische elektronische Mautdienst beruht auf den genannten technischen Lösungen, wobei öffentlich zugängliche Spezifikationen verwendet werden. Die Betreiber stellen den interessierten Nutzern nach einem Zeitplan Erfassungsgeräte für ihre Fahrzeuge bereit, die sie für alle in den Mitgliedstaaten einge-

setzten Mautsysteme, bei denen die genannten Techniken zum Einsatz kommen, und für alle Fahrzeugarten eignen. Diese Geräte müssen zumindest interoperabel und in der Lage sein, mit allen in den Mitgliedstaaten betriebenen Systemen, bei denen eine oder mehrere der genannten Techniken eingesetzt werden, zu kommunizieren. In einem Anhang zur Richtlinie werden Merkmale technischer, verfahrensbezogener und rechtlicher Natur angeführt, auf die sich der europäische elektronische Mautdienst zu stützen hat.

Die Mitgliedstaaten haben dafür zu sorgen, dass die Betreiber ihren Kunden den europäischen elektronischen Mautdienst nach folgendem Zeitplan anbieten:

- a) für alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen und für Fahrzeuge, die für die Beförderung für mehr als 9 Personen zugelassen sind, spätestens drei Jahre nach der von der Kommission zu treffenden Entscheidung über die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes;
- b) für alle anderen Fahrzeuge spätestens fünf Jahre nach der genannten Entscheidung der Kommission.

Die Kommission wird bei der Entscheidung über die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes von einem Ausschuss unterstützt. Die Entscheidung ist bis 1. Juli 2006 zu treffen, darf aber nur dann getroffen werden, wenn entsprechend einer Bewertung auf der Grundlage geeigneter Untersuchungen alle Voraussetzungen dafür gegeben sind, dass die Interoperabilität in jeder Hinsicht gegeben ist.

Kann der Termin 1. Juli 2006 nicht eingehalten werden, so legt die Kommission einen neuen Zeitpunkt fest, bis zu dem die Entscheidung zu treffen ist.

**Zu Z 5 (§ 9 Abs. 2):**

Es wird klargestellt, dass die Kategorisierung für Zwecke der Bemaunung unabhängig von der Kategorisierung eines Anhängers nach den Bestimmungen des KFG erfolgt.

**Zu Z 6 (§ 9 Abs. 4):**

Die bestehende Rundungsbestimmung im Zusammenhang mit der Mauttariffsetzung in der Mautordnung wird dahingehend ergänzt, dass unabhängig von der Länge eines Mautabschnittes jedenfalls der Mindesttarif zehn Cent (netto) zu betragen hat. Es wird damit sichergestellt, dass auch für Mautabschnitte, deren Länge weniger als 385 Meter betragen sollte, ein Mautentgelt eingehoben werden kann.

**Zu Z 7 (§ 10 Abs. 2):**

Es wird redaktionell klargestellt, dass die Gleinalm-Mautstrecke der A 9 bei der Anschlussstelle Übelsbach beginnt bzw. endet.

**Zu Z 10 (§ 13 Abs. 2):**

Mit dem Bundessozialamtgesetz (Artikel 1 des Bundessozialämterreformgesetzes - BSRG, BGBl. I Nr. 136/2004) wurde ein Bundessozialamt errichtet, dem die Aufgaben und Befugnisse obliegen, die im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des BStMG 2002 von den Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen wahrgenommen wurden. Es ist daher § 13 Abs. 2 über die Zurverfügungstellung kostenloser Jahresvignetten an bestimmte behinderte Menschen entsprechend anzupassen.

**Zu Z 12 und 24 (§ 15 Abs. 1, § 31):**

Es entfallen alle nur den Übergang zur fahrleistungsabhängigen Bemaunung betreffenden Bestimmungen, die mit Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut am 1. Jänner 2004 obsolet geworden sind.

**Zu Z 15 (§ 18 Abs. 2):**

Die Bestimmung des § 18 über die Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane wird dahingehend erweitert, dass Anhaltungen nunmehr auch zum Zweck der Durchführung von Verkehrserhebungen erfolgen können. Diese Organe sind auch berechtigt, im Falle der Kontrolle der zeitabhängigen Maut die den Bestimmungen der Mautordnung entsprechende Anbringung der Vignette zu überprüfen. Schließlich wird sichergestellt, dass die Organe, die in Angelegenheiten des Straßenverkehrs durch die Bildungszentren der Sicherheitsexekutive besonders geschult sind, nach Befassung der zuständigen Behörde und der mit der Handhabung der Verkehrspolizei betrauten Organe der Bundespolizei zum Zwecke der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut auch die Möglichkeit haben, Fahrzeuge unter Zuhilfenahme von automatischen Verkehrsleiteinrichtungen auf die Mautkontrollplätze Suben, Walsberg, Arnoldstein, Brenner-West, Hörbranz und Eberstallzell auszuleiten. Durch die Einbindung der Behörde und der von dieser zur Handhabung der Verkehrspolizei eingesetzten und in Angelegenheiten des Straßenverkehrs besonders geschulten Organe des Landespolizeikommandos wird den gesetzlichen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten im Sinne der Straßenverkehrsordnung im Lichte der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs unter möglicher Vermeidung von Gefahren und Risikopotentialen Rechnung getragen. Durch die Formulierung „einsatzbezogene Absprache“ wird zum Ausdruck gebracht, dass die

Behördeningerenz unangetastet bleibt. Bei Ausleitung über automatische Verkehrsleiteinrichtungen wird dem betroffenen Fahrzeuglenker die Verpflichtung zum Ausfahren automatisch angezeigt, wodurch eine schnellere und effizientere Kontrolle ermöglicht wird. Es kann ein wertvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden, da dadurch eine mögliche Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs verringert wird. Schließlich wird eine Begleitung des Tatverdächtigen an einen Parkplatz bzw. an eine Raststation nicht zu erfolgen haben.

**Zu Z 16 bis 18 (§ 19, § 27 Abs. 1, § 28):**

Mit der Änderung des § 19 wird klargestellt, dass weder dem Fahrzeuglenker noch dem Zulassungsbesitzer das Recht auf Übermittlung einer Aufforderung zur Zahlung einer Ersatzmaut zukommt. Außerdem wird klarer hervorgehoben, dass es sich bei den beiden Alternativen bei der Zustellung von Aufforderungen zur Zahlung der Ersatzmaut (mündlich oder schriftlich) um gleichwertige Alternativen handelt. Zur Entlastung der Straßenaufsichtsorgane erweist es sich als notwendig, der ASFINAG auch die Möglichkeit der automatischen Kontrolle der Einhaltung der Vignettenpflicht einzuräumen. Entsprechend sind die Bestimmungen über die Aufforderungen auf Zahlung einer Ersatzmaut anzupassen. Schließlich wird den Mautaufsichtsorganen das Recht auf Festsetzung und Einhebung einer vorläufigen Sicherheit auch bei der Kontrolle der Einhaltung der Vignettenpflicht eingeräumt.

**Zu Z 22 und 23 (§ 30):**

Die Bestimmung des § 30 Abs. 1 wird ihrem Zweck entsprechend der bisher geübten Praxis dahingehend richtiggestellt, dass der ASFINAG auf Grundlage des von ihr bekanntgegebenen Kennzeichens die kraftfahrzeugbezogenen Daten zu übermitteln sind. Der Verweis in Abs. 2 auf § 19 wird redaktionell richtiggestellt. Im Zusammenhang mit einer sukzessiven Einführung der automatischen Kontrolle der Einhaltung der Vignettenpflicht wird sich der Umfang zu übermittelnder Daten erhöhen und es wird zu einem vermehrten Aufwand für die elektronische Datenverarbeitung bei der Evidenz gemäß § 47 KFG kommen. Dieser zusätzliche Aufwand wird von der ASFINAG zu tragen sein, die auch bereits jenen Aufwand getragen hat, der im Zusammenhang mit der Einführung der Datenübermittlung in elektronisch lesbarer Form angefallen ist.

**Zu Art. 2 (Änderung des ASFINAG-Gesetzes)**

Da die Verwirklichung des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse beträchtliche Finanzmittel benötigt, soll die ASFINAG verpflichtet werden, vorerst einen Anteil der auf der A 13 Brenner Autobahn eingehobenen fahrleistungsabhängigen Mauten nach Abzug der Umsatzsteuer für dieses Vorhaben durch die Bildung bilanzieller Rückstellungen zweckzubinden. Diese rückgestellten Mittel werden später auf Grundlage und nach Maßgabe einer in Aussicht genommenen besonderen gesetzlichen Regelung, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der Änderung der Wegekostenrichtlinie und der darin enthaltenen Bestimmung über die Ermächtigung zur Einhebung eines Querfinanzierungszuschlages auf der A 13 Brenner Autobahn erfolgen wird, an die Brenner Basistunnel BBT SE zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Vorhabens auszuzahlen sein.

**Zu Art. 3 (Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997)**

Die Einschränkung auf privatrechtliche Lasten soll lediglich darauf hinweisen, dass die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft nicht ermächtigt wird, über öffentlich-rechtliche Lasten, wie gemäß Luftfahrtgesetz, Munitionslagergesetz 2003, Denkmalschutzgesetz, etc., zu verfügen.

Lastenfreistellungen beinhalten jedenfalls auch Freilassungserklärungen, Löschungserklärungen, grundbücherliche Erklärungen aller Art, etc.

Dingliche Belastungen beinhalten jedenfalls auch Baurechte, Dienstbarkeiten und Reallasten.

## Textgegenüberstellung

<b>Artikel 1</b> <b>Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002</b>	
<b>Inhaltsverzeichnis</b>  <b>7. Teil</b>  <b>Behörden und Verfahren</b> § 26 bis § 28 ... § 29 <b>Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht und der Zollwache</b> § 30 ...	<b>Inhaltsverzeichnis</b>  <b>7. Teil</b>  <b>Behörden und Verfahren</b> § 26 bis § 28 ... § 29 <b>Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht</b> § 30 ...
<b>Inhaltsverzeichnis</b>  <b>8. Teil</b>  <b>Übergangs- und Schlussbestimmungen</b> § 31 ... § 32 <b>Straßenbenützungsabgabe</b> § 33 bis 38 ...	<b>Inhaltsverzeichnis</b>  <b>8. Teil</b>  <b>Übergangs- und Schlussbestimmungen</b> § 31 ... § 32 <b>Straßensonderfinanzierungsgesetze</b> § 33 bis 38 ...
§ 5. (1) ... (2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann für Fahrten im Rahmen von humanitären Hilfstransporten oder in Notstandsfällen Fahrzeuge von der Mautpflicht ausnehmen. Die Regelung erfolgt anlassbezogen in der Mautordnung. (3) ...	§ 5. (1) ... (2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann für Fahrten im Rahmen von humanitären Hilfstransporten in Notstandsfällen Fahrzeuge von der Mautpflicht ausnehmen. Die Regelung erfolgt anlassbezogen in der Mautordnung. (3) ...
§ 6. Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der fahrleistungsabhängigen Maut.	§ 6. Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der fahrleistungsabhängigen Maut. Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der fahrleistungsabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.
§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten.	§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat zur Mautabwicklung eine in Artikel 2 der Richtlinie 2004/52/EG genannte Technik zu nutzen.
(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann andere Formen der Mautentrichtung zulassen und für Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut einen angemessenen Kostenersatz fordern, der mit dem Diskriminierungs-	(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann andere Formen der Mautentrichtung zulassen und für Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut einen angemessenen Kostenersatz fordern, der mit dem Diskriminierungs-

verbot des Art. 7 Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist.	verbot des Artikel 7 Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist.
	(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat nach Maßgabe der Artikel 3 und 4 sowie des Anhanges der Richtlinie 2004/52/EG den europäischen elektronischen Mautdienst anzubieten.
(3) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung sind in der Mautordnung zu treffen.	(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst sind in der Mautordnung zu treffen.
(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut ausstatten können.	(5) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut ausstatten können.
<b>§ 9. (1) ...</b>	<b>§ 9. (1) ...</b>
(2) Die Mauttarife sind nach der Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger nach folgendem Verhältnis zu differenzieren: 1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH; 2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH; 3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH.	(2) Die Mauttarife sind nach der Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers nach folgendem Verhältnis zu differenzieren: 1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH; 2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH; 3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH.
(3) ...	(3) ...
(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung die Mautabschnitte und die Mautabschnittstarife fest. Die Berechnung der Mautabschnittstarife sind der Grundkilometertarif, die in Abs. 2 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge sind kaufmännisch auf volle zehn Cent zu runden.	(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung die Mautabschnitte und die Mautabschnittstarife fest. Die Berechnung der Mautabschnittstarife sind der Grundkilometertarif, die in Abs. 2 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge sind kaufmännisch auf volle zehn Cent zu runden, wobei der Mindesttarif unabhängig von der Länge des Mautabschnittes jedenfalls zehn Cent zu betragen hat.
(5) bis (7) ...	(5) bis (7) ...
<b>§ 10. (1) ...</b>	<b>§ 10. (1) ...</b>
(2) Von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut sind ausgenommen: 1. A 9 Pyhrn Autobahn in den Abschnitten zwischen der Anschlussstelle Spital/Pyhrn und der Anschlussstelle Ardning und zwischen der Anschlussstelle St. Michael und Übelbach, 2. bis 5. ...	(2) Von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut sind ausgenommen: 1. A 9 Pyhrn Autobahn in den Abschnitten zwischen der Anschlussstelle Spital/Pyhrn und der Anschlussstelle Ardning und zwischen der Anschlussstelle St. Michael und Anschlussstelle Übelbach, 2. bis 5. ...
(3) Mehrspurige Fahrzeuge mit zwei Achsen, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, gelten als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht	(3) Mehrspurige Fahrzeuge mit zwei Achsen, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der zeitabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht

mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.	nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.
(4) ...	(4) ...
<p>§ 13. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung im öffentlichen Interesse Fahrzeuge bestimmter Benutzergruppen, insbesondere der in § 2 Straßenbenützungsgesetz, BGBl. Nr. 629/1994 genannten, von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut ausnehmen, sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mauteinhebung nicht beeinträchtigt werden.</p>	<p>§ 13. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung Fahrzeuge, deren Verwendung im öffentlichen Interesse gelegen ist, von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut ausnehmen, sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mauteinhebung nicht beeinträchtigt werden.</p>
<p>(2) 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 von nicht mehr als 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz, 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, 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 Bundesbehindertengesetz 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 zu überlassen.</p>	<p>(2) Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen hat auf Antrag behinderten Menschen, die im Inland ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz, 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, eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen. Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen ist ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angeführten Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dem Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr zu überlassen.</p>
(3) ...	(3) ...
§ 15. (1) 1. bis 4. ...	§ 15. (1) 1. bis 4. ...
5. Bestimmungen über die Zulassung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut sowie Bestimmungen über ihre Anbringung am oder im Fahrzeug und über ihren Einsatz (§ 7 Abs. 1 und 2);	5. Bestimmungen über die Zulassung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut, ihre Anbringung am oder im Fahrzeug, ihren Einsatz sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst (§ 7 Abs. 1 bis 3);
6. bis 8. ....	6. bis 8. ....
9. die Festlegung der Beschaffenheit der Vignette, Bestimmungen über ihre Anbringung am Fahrzeug und über das Mitführen an Stelle der Anbringung sowie Informationen über ihre Gültigkeitsdauer (§§ 11 Abs. 1 bis 3, 31 Abs. 6);	9. die Festlegung der Beschaffenheit der Vignette, Bestimmungen über ihre Anbringung am Fahrzeug und über das Mitführen an Stelle der Anbringung sowie Informationen über ihre Gültigkeitsdauer (§ 11 Abs. 1 bis 3);
10. bis 13. ...	10. bis 13. ...
14. Bestimmungen über die Rückerstattung des Kaufpreises für Jahresvignetten, die durch den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut vorzeitig ihre Gültigkeit verlieren	14. Bestimmungen über den Nachweis des Eigengewichtes von mehrspurigen Fahrzeugen, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen



(§ 31 Abs. 2);	führen (§§ 6, 10 Abs. 3);
15. ...	15. ...
(2) Die Mautordnung kann enthalten: 1. anlassbezogene Ausnahmen von der Mautpflicht für Fahrten im Rahmen humanitärer Hilfstransporte oder in Notstandsfällen (§ 5 Abs. 2);	(2) Die Mautordnung kann enthalten: 1. anlassbezogene Ausnahmen von der Mautpflicht für Fahrten im Rahmen humanitärer Hilfstransporte in Notstandsfällen (§ 5 Abs. 2);
2. bis 5. ...	2. bis 5. ...
<b>§ 18. (1) ...</b>	<b>§ 18. (1) ...</b>
(2) Zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut sind die Mautaufsichtsorgane berechtigt, Kraftfahrzeuglenker durch deutlich sichtbare oder hörbare Zeichen zum Anhalten aufzufordern, sie anzuhalten, die Identität des Lenkers und des Zulassungsbesitzers festzustellen und das Fahrzeug, insbesondere das Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut, den Fahrtschreiber, den Wegstreckenmesser und das Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, zu überprüfen. Kraftfahrzeuglenker haben der Aufforderung zum Anhalten Folge zu leisten, an der Identitätsfeststellung mitzuwirken und die Überprüfung des Fahrzeugs zu dulden.	(2) Zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut und der Durchführung von Verkehrserhebungen (wie Verkehrszählungen u.dgl.) sind die Mautaufsichtsorgane berechtigt, Kraftfahrzeuglenker durch deutlich sichtbare oder hörbare Zeichen zum Anhalten aufzufordern, sie anzuhalten, die Identität des Lenkers und des Zulassungsbesitzers festzustellen und das Fahrzeug, insbesondere das Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut, die Anbringung der Vignette, den Fahrtschreiber, den Wegstreckenmesser und das Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10. März 2004, S. 3, zu überprüfen. Kraftfahrzeuglenker haben der Aufforderung zum Anhalten Folge zu leisten, an der Identitätsfeststellung mitzuwirken und die Überprüfung des Fahrzeugs zu dulden. In Angelegenheiten des Straßenverkehrs besonders geschulte Mautaufsichtsorgane sind zu diesen Zwecken nach jeweiliger vorheriger Abstimmung mit der für die Handhabung der Verkehrspolizei zuständigen Behörde und einsatzbezogener Absprache mit der örtlich zuständigen Dienststelle der Bundespolizei berechtigt, die aus Gründen der Verkehrssicherheit allenfalls notwendigen Verkehrsbeschränkungen (z.B. sogenannte Geschwindigkeitstrichter) im Bereich von Mautkontrollplätzen anzuordnen und durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen sowie eine allenfalls notwendige Regelung mit Lichtzeichen vorzunehmen. Für die Anwendung dieser Maßnahmen gilt § 44b Abs. 2 bis 4 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159.
<b>§ 19. (1) ...</b>	<b>§ 19. (1) ...</b>
(2) Anlässlich der Betretung bei Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 ist der Lenker mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern. Der Aufforderung wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die entsprechende Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.	(2) Die Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, anlässlich der Betretung bei Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 mündlich den Lenker zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern. Die Organe der Straßenaufsicht sind ermächtigt, anlässlich der Betretung bei Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 Abs. 1 den Lenker mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern. Der Aufforderung wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die entsprechende Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.
(3) Kann wegen einer von einem Organ der öffentlichen Aufsicht dienstlich wahrgenommenen Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 1 keine bestimmte Person beanstandet werden, so ist nach Möglichkeit am Fahrzeug eine schriftliche Aufforderung	(3) Die Mautaufsichtsorgane sind im Fall, dass wegen einer von ihnen dienstlich wahrgenommenen Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 1 keine bestimmte Person beanstandet werden kann, ermächtigt, am Fahrzeug eine schriftliche Aufforderung zur

<p>zur Zahlung der Ersatzmaut zu hinterlassen. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen zwei Wochen ab Hinterlassung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.</p>	<p>Zahlung der Ersatzmaut zu hinterlassen. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen zwei Wochen ab Hinterlassung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.</p>
<p>(4) Kommt es bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 zu keiner Betretung, so hat die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft den Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Geltendmachung der Haftung gemäß § 23 weder offenbar unmöglich noch wesentlich erschwert sein wird. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen drei Wochen ab Ausfertigung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.</p>	<p>(4) Kommt es bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 zu keiner Betretung, so ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ermächtigt, im Falle einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 1 den Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung beruht, im Falle einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 den Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen drei Wochen ab Ausfertigung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.</p>
<p>(5) Scheidet auch eine schriftliche Aufforderung gemäß Abs. 4 aus, so ist anlässlich einer Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut jenes Fahrzeuges, mit dem die Tat begangen wurde, der Zulassungsbesitzer mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Tat nicht bereits verjährt ist. Die Aufforderung ist an den Lenker zu richten, der bei der Leistung der Ersatzmaut als Vertreter des Zulassungsbesitzers fungiert. Ihr wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.</p>	<p>(5) Kommt es bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 zu keiner Betretung, so sind die Mautaufsichtsorgane ermächtigt, anlässlich einer Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut jenes Fahrzeuges, mit dem die Tat begangen wurde, den Zulassungsbesitzer mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Tat nicht bereits verjährt ist. Die Aufforderung ist an den Lenker zu richten, der bei der Leistung der Ersatzmaut als Vertreter des Zulassungsbesitzers fungiert. Ihr wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.</p>
	<p>(6) Subjektive Rechte des Lenkers und des Zulassungsbesitzers auf mündliche oder schriftliche Aufforderungen zur Zahlung einer Ersatzmaut bestehen nicht.</p>
<p>(6) Soweit in der Mautordnung bestimmt ist, dass die Ersatzmaut auch in bestimmten fremden Währungen gezahlt oder unbar beglichen werden kann, sind Zahlungen auch in diesen Formen entgegenzunehmen. Gebühren, Spesen und Abschläge sind vom Mautgläubiger zu tragen.</p>	<p>(7) Soweit in der Mautordnung bestimmt ist, dass die Ersatzmaut auch in bestimmten fremden Währungen gezahlt oder unbar beglichen werden kann, sind von den Mautaufsichtsorganen Zahlungen auch in diesen Formen entgegenzunehmen. Gebühren, Spesen und Abschläge sind vom Mautgläubiger zu tragen.</p>
<p>§ 27. (1) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Lenkern, bei denen die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 1200 € einzuheben, wenn der Verdacht</p>	<p>§ 27. (1) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Lenkern, bei denen die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 1200 € einzuheben, wenn der Verdacht</p>

einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Betretung in engem zeitlichem Zusammenhang mit der Tat erfolgt.	einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Betretung in engem zeitlichem Zusammenhang mit der Tat erfolgt.
(2) bis (3)...	(2) bis (3)...
<p>§ 28. (1) Die Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, Kraftfahrzeuglenkern, die bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 1 auf frischer Tat betreten werden und bei denen die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert ist, bis zum Eintreffen der Organe der Straßenaufsicht die Weiterfahrt zu untersagen und, falls erforderlich, zur Verhinderung der Weiterfahrt am Fahrzeug technische Sperren anzubringen. Die Organe der Straßenaufsicht sind unverzüglich zum Einschreiten aufzufordern.</p>	
<p>(2) Unter den in § 27 Abs. 1 und 2 angeführten Bedingungen kann das Mautaufsichtsorgan die Unterbrechung der Fahrt anordnen und ihre Fortsetzung durch geeignete Vorkehrungen (Abnahme der Fahrzeugschlüssel und der Fahrzeugpapiere, Anbringung technischer Sperren am Fahrzeug, Abstellung an geeignetem Ort u.dgl.) verhindern, solange die festgesetzte vorläufige Sicherheit nicht geleistet wird. Hierbei ist mit möglichster Schonung der Person vorzugehen; der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist zu wahren.</p>	<p>§ 28. (1) Unter den in § 27 Abs. 1 und 2 angeführten Bedingungen kann das Mautaufsichtsorgan die Unterbrechung der Fahrt anordnen und ihre Fortsetzung durch geeignete Vorkehrungen (Abnahme der Fahrzeugschlüssel und der Fahrzeugpapiere, Anbringung technischer Sperren am Fahrzeug, Abstellung an geeignetem Ort u.dgl.) verhindern, solange die festgesetzte vorläufige Sicherheit nicht geleistet wird. Hierbei ist mit möglichster Schonung der Person vorzugehen; der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist zu wahren.</p>
<p>(3) Wird die Unterbrechung der Fahrt gemäß Abs. 2 nicht innerhalb von 72 Stunden aufgehoben, so kann die Behörde das Kraftfahrzeug als Sicherheit beschlagnehmen. § 37 Abs. 3 bis 6 VStG ist sinngemäß anzuwenden.</p>	<p>(2) Wird die Unterbrechung der Fahrt gemäß Abs. 1 nicht innerhalb von 72 Stunden aufgehoben, so kann die Behörde das Kraftfahrzeug als Sicherheit beschlagnehmen. § 37 Abs. 3 bis 6 VStG ist sinngemäß anzuwenden.</p>
<p><b>Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht und der Zollwache</b></p> <p>§ 29. (1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) und die Organe der Zollwache (§ 15 Zollrechts-Durchführungsgesetz, BGBl. Nr. 659/1994) haben an der Vollziehung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes über die zeitabhängige Maut mitzuwirken</p> <p>1. bis 3. ...</p>	<p><b>Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht</b></p> <p>§ 29. (1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) haben an der Vollziehung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes über die zeitabhängige Maut mitzuwirken</p> <p>1. bis 3. ...</p>
(2) ...	(2) ...
<p>(3) Die Organe der Zollwache werden ermächtigt, gemäß Abs. 2 Z 1 eine vorläufige Sicherheit festzusetzen und einzuheben sowie verwertbare Sachen zu beschlagnehmen. Zollstellen können auf Rechnung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Vignetten verkaufen.</p>	<p>(3) Zollstellen können auf Rechnung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Vignetten verkaufen.</p>
<p>§ 30. (1) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen mitzuteilen, soweit dies zur automatischen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Entrichtung der fahr-</p>	<p>§ 30. (1) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage die kraftfahrzeugbezogenen Daten von Kraftfahrzeugen mitzuteilen, soweit es zur automatischen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Entrichtung der fahrleistungsabhängigen und zeitabhängigen Maut erforderlich ist.</p>

leistungsabhängigen Maut erforderlich ist.	
(2) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage unverzüglich, längstens innerhalb von zwei Werktagen, Name und Anschrift des Zulassungsbesitzers in elektronisch lesbarer Form mitzuteilen, soweit dies für Aufforderungen gemäß § 19 Abs. 3 erforderlich ist.	(2) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage unverzüglich, längstens innerhalb von zwei Werktagen, Name und Anschrift des Zulassungsbesitzers in elektronisch lesbarer Form mitzuteilen, soweit dies für Aufforderungen gemäß § 19 Abs. 4 erforderlich ist.
<b>§ 31.</b> (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut durch Verordnung mit einem Monatsersten festzulegen, sobald eine zuverlässige Abwicklung der Bemaunung und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind.	<b>§ 31.</b> Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut durch Verordnung mit einem Monatsersten festzulegen, sobald eine zuverlässige Abwicklung der Bemaunung und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind.
(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung die aliquote Rückerstattung des Kaufpreises für Jahresvignetten zu regeln, die durch den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut vorzeitig ihre Gültigkeit verlieren.	
(3) Die Festsetzung der Mauttarife und die Ausnahmen von der Entgeltleistung auf den in § 19 Abs. 2 genannten Strecken bleiben durch die Bestimmungen dieses Gesetzes solange unberührt, als keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird.	
(4) Solange keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, unterliegt die Benützung von Mautstrecken 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, der zeitabhängigen Maut. Für Anhänger, die von Omnibussen gezogen werden, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.	
(5) Solange keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, gelten <ol style="list-style-type: none"> <li>1. mehrspurige Kraftfahrzeuge, die als Schlaf- oder Aufenthaltsraum eingerichtet sind (Wohnmobile), unabhängig von ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht, und</li> <li>2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unabhängig von ihrer Achsenzahl</li> </ol> als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.	
(6) Nach Erwerb von Jahres-, Zweimonats- oder Zehntagesvignetten ist für die Benützung von Mautstrecken mit einer Fahrzeugkombination, die in eine höhere Kategorie fällt als jene, für welche die zeitabhängige Maut entrichtet wurde, eine Tageszusatzvignette zu erwerben. An Stelle der Anbringung am Fahrzeug ist das Mitführen der Tageszusatzvignette zulässig.	

<b>Straßenbenützungsabgabe</b>	<b>Straßensonderfinanzierungsgesetze</b>
<p>§ 32. (1) 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 entgegen Z 2 Z 6 Straßenbenützungsabgabegesetz auch für die Benützung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen eine Straßenbenützungsabgabe nicht mehr erhoben werden.</p>	<p>§ 32. Die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der Bemaßung nach den Bestimmungen des Arlberg Schnellstraßen- Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 113/1973, des Bundesgesetzes betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, des Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 442/1978, des Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 479/1971, und des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969.</p>
<p>(2) Für die Benützung von Mautstrecken mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen, für die zulässigerweise bereits eine Straßenbenützungsabgabe entrichtet wurde, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.</p>	
<p>§ 33. (1) bis (3) ...</p>	<p>§ 33. (1) bis (3) ...</p>
	<p>(4) §§ 6, 10 Abs. 3 und 15 Abs. 1 Z 14 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2005 treten am 1. Juli 2006 in Kraft.</p>
<p>§ 37. Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren über die Benützung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999, S. 42, umgesetzt.</p>	<p>§ 37. Mit diesem Bundesgesetz werden die Richtlinien 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren über die Benützung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S.42, und die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 166 vom 30. April 2004 S. 124, in der Fassung der Berichtigung, ABl. Nr. L 200 vom 7. Juni 2004 S. 50, umgesetzt.</p>
<p>§ 38. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. hinsichtlich des § 1 Abs. 2, der §§ 9 bis 12, des § 13 Abs. 1 und 3, der §§ 14, 15, 19 und des § 31 Abs. 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;</li> <li>2. hinsichtlich des § 13 Abs. 2 erster und zweiter Satz der Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;</li> <li>3. hinsichtlich des § 29 der Bundesminister für Inneres für die Organe der Straßenaufsicht und der Bundesminister für Finanzen für die Organe der Zollwache, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;</li> <li>4. hinsichtlich des § 30 der Bundesminister für Inneres;</li> <li>5. hinsichtlich des § 32 der Bundesminister für Finanzen;</li> </ol>	<p>§ 38. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. hinsichtlich des § 1 Abs. 2, der §§ 9 bis 12, des § 13 Abs. 1 und 3, der §§ 14, 15, 19 und des § 32 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;</li> <li>2. hinsichtlich des § 13 Abs. 1 erster und zweiter Satz der Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;</li> <li>3. hinsichtlich des § 29 Abs. 1 und 2 der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;</li> <li>4. hinsichtlich des § 29 Abs. 3 der Bundesminister für Finanzen;</li> <li>5. hinsichtlich des § 30 der Bundesminister für Inneres;</li> <li>6. im Übrigen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.</li> </ol>

6. im Übrigen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.	
<b>Artikel 2</b> <b>Änderung des ASFINAG-Gesetzes</b>	
Artikel II  § 1 bis § 8 ...	Artikel II  § 1 bis § 8 ...
	<p><b>§ 8a.</b> Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, Rückstellungen im Ausmaß von 20 v.H. der auf der A 13 Brenner Autobahn nach dem Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, ab 1. Jänner 2006 eingehobenen Netto-Benützungsentgelte für die einer besonderen gesetzlichen Regelung vorbehaltenen Leistungen von Beiträgen zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zu bilden.</p>
§ 9 bis § 16 ...	§ 9 bis § 16 ...
<b>Artikel 3</b> <b>Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997</b>	
<p><b>§ 12.</b> Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist ermächtigt zur Erfüllung ihrer Aufgaben Baurechte und Dienstbarkeiten für die gemäß § 27 Bundesstraßengesetz 1971 zulässigen Nutzungen ohne Zustimmung des Bundesministers für Finanzen einzuräumen. Weiters ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft bei allen Grundstücken, an denen sie ein Fruchtgenussrecht hat, ermächtigt Freilassungserklärungen abzugeben und Leitungsdienstbarkeiten einzuräumen, sofern der Bestand der Bundesstraßen dadurch nicht beeinträchtigt wird.</p>	<p><b>§ 12.</b> Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist ermächtigt zur Erfüllung ihrer Aufgaben Baurechte und Dienstbarkeiten für die gemäß § 27 Bundesstraßengesetz 1971 zulässigen Nutzungen ohne Zustimmung des Bundesministers für Finanzen einzuräumen. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist weiters ermächtigt, ohne Zustimmung des Bundesministers für Finanzen, sofern der Bestand der Bundesstraßen dadurch nicht beeinträchtigt wird, Lastenfreistellungen aller Art hinsichtlich solcher privatrechtlicher Lasten vorzunehmen, welche zugunste der in ihrem Fruchtgenussrecht stehenden Grundstücke bestehen, sowie diese Grundstücke mit dinglichen Belastungen, außer Geldlasten, zu belasten, weiters über Dienstbarkeiten, insbesondere Bauverbote, außerdem über Vorkaufs-, Wiederkaufs- und Rückkaufsrechte, zu verfügen, soweit diese im Grundbuch zugunsten der Republik Österreich, Bundesstraßenverwaltung, unter Beifügung „A“ oder „S“ zum Verwaltungszweig, eingetragen sind.</p>