

Vorblatt

Problem:

Das BStFG 1996 stellt zwar die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut in Aussicht, sieht aber weder konkrete Bestimmungen über ihre Entrichtung vor, noch stellt es hinreichende Ermächtigungen zur Verfügung, um Verstößen effektiv entgegenzutreten zu können.

Lösung:

Spezifizierung der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut und der Pflichten des Lenkers; Schaffung entsprechender Straftatbestände; Ausbau der Handlungsermächtigungen der Mautaufsichtsorgane und der Organe der Straßenaufsicht.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Die Einnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Maut werden in die hochrangige Straßeninfrastruktur investiert werden, wodurch das Bruttoinlandsprodukt um zirka 0,15% wachsen wird und rund 5 700 Arbeitsplätze geschaffen werden können.

Finanzielle Auswirkungen:

Der Aufbau einer Mautaufsichtsorganisation wird Kosten in der Höhe von zirka 4,5 Millionen Euro pro Jahr verursachen, die jedoch nicht der öffentlichen Hand zur Last fallen. Bei den Bezirksverwaltungsbehörden ist mit einer Mehrbelastung durch Strafverfahren wegen Prellens fahrleistungsabhängiger Maut zu rechnen. Die Mehrkosten werden sich jedoch in Grenzen halten, weil die Tat durch Zahlung einer Ersatzmaut straflos wird und nach den Vollzugserfahrungen im Bereich der Anonymverfügungen damit zu rechnen ist, dass 90 bis 95% der Täter einer diesbezüglichen Aufforderung entsprechen werden.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Den Vorschriften der Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999, S 42, wird entsprochen.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

Keine.

Konsultationsverfahren:

Der vorliegende Gesetzentwurf unterliegt dem Anwendungsbereich der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Erhebung einer zeitbezogenen Maut bedeutet einen ersten Einstieg in eine verursachergerechte Anlastung der Straßenkosten. Weil die tatsächlichen Fahrleistungen bei ihr keine Berücksichtigung finden, stellt sie jedoch ein vergleichsweise grobes Mittel dar. Die Erhebung der Maut in Abhängigkeit zur zurückgelegten Wegstrecke vermag das Verursacherprinzip weit besser zu verwirklichen.

Die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut steht seit vielen Jahren auf der politischen Tagesordnung. Das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 (BStFG 1996) sieht entsprechende gesetzliche Grundlagen vor. Sie sind jedoch wenig konkret. Außerdem fehlt es in diesem Gesetz an entsprechenden Straftatbeständen und an Ermächtigungen, um Verstößen effektiv entgegenzutreten zu können.

Der vorliegende Entwurf verfolgt zwei Zielsetzungen. Er will die notwendigen legislatischen Voraussetzungen zur Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut schaffen und sie mit den bestehenden Regelungen über die zeitabhängige Maut zusammenführen. Dafür wird ein neues Stammgesetz vorgeschlagen, weil das BStFG 1996 einen zu engen systematischen Rahmen bietet und weil es im Gefolge von Novellierungen unübersichtlich geworden ist.

In Bezug auf die zeitabhängige Maut schlägt der Entwurf vor, die Bestimmungen des BStFG 1996 im Wesentlichen unverändert zu übernehmen. Die geltende Rechtslage hat sich bewährt und wird in effizienter Art und Weise vollzogen. Es erscheint weder angezeigt, die in Mautsachen verständlicherweise sehr interessierte Öffentlichkeit durch Änderungen zu beunruhigen, noch sinnvoll, die mittlerweile eingespielten Routinen der Praxis im Vollzug zu stören.

Bei der fahrleistungsabhängigen Maut geht der Entwurf davon aus, dass die Maut grundsätzlich unter Einsatz entsprechender Geräte auf elektronischem Wege entrichtet wird, und er sieht für diesen Fall entsprechende Verpflichtungen vor, die für sich nicht strafbewehrt sind, aber den vom Lenker anzulegenden Sorgfaltsmaßstab spezifizieren.

Im Zentrum des Entwurfs stehen Bestimmungen, welche die Strafverfolgung und Strafvollstreckung sichern sollen. Neben einer Haftung des Zulassungsbesitzers für Geldstrafen wegen Prellens fahrleistungsabhängiger Maut ist Vorsorge getroffen, dass in vergleichsweise weitem Umfang vorläufige Sicherheiten eingehoben werden können und dass bis zu deren Erlag die Fahrt unterbrochen werden kann.

Das Maut-Enforcement wird in Anknüpfung an die bisherige Rechtslage Mautaufsichtsorganen übertragen, die auf Vorschlag der ASFINAG von der Bezirksverwaltungsbehörde zu bestellen und zu vereidigen sind. Weil es sich hierbei nicht um staatliche Organe, sondern um Private handelt, sei im Hinblick auf VfSlg. 14.473/1996 festgehalten, dass die Übertragung lediglich vereinzelte Aufgaben betrifft, dass sie die staatlichen Kernaufgaben unberührt lässt und dass schließlich im Hinblick auf die Zurechnung der von den Mautaufsichtsorganen vorgenommenen Akte zur Behörde der Einfluss und die Verantwortlichkeit eines obersten Organs der Vollziehung sichergestellt ist. Auch die Effizienz der Aufgabenübertragung ist gegeben, weil den Mautaufsichtsorganen ein klar abgegrenztes, in sich geschlossenes Feld von Aufgaben übertragen wird, das sie selbständig besorgen können und für das sie eine spezielle Ausbildung erfahren. Die Ermächtigungen zum Einsatz von Befehl und Zwang sind auf das unabdingbare Ausmaß beschränkt und halten sich im Rahmen dessen, was privaten Organen der öffentlichen Aufsicht seit jeher zugestanden wird.

Hinsichtlich der Rechtsnatur der Maut belässt es der Entwurf beim geltenden Recht. Die Maut stellt keine Abgabe im Sinne des FVG dar, sondern ein nach privatrechtlichen Grundsätzen zu beurteilendes Entgelt für die Benützung von Straßen (OGH 22. 1. 2001, 2 Ob 33/01v, 26. 4. 2001, 2 Ob 133/00y; VwGH 27. 2. 1998, 98/06/0002; VfGH 6. 3. 2001, A 23/00 = JB1 2001, 441; *Stolzlechner/Kostal*, Das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, ZVR 1999, Sonderheft 5A, 17; *H. Resch*, Verkehrsrecht, in: *Holoubek/Potacs* (Hrsg.), Handbuch des öffentlichen Wirtschaftsrechts, Bd. I, 2002, 799 [837 f]). Auf eine Willensübereinkunft zwischen der ASFINAG und dem Kraftfahrzeuglenker oder dem Zulassungsbesitzer kommt es gleichwohl nicht an. Es handelt sich um ein gesetzliches Schuldverhältnis, nicht um einen Vertrag.

Die Kompetenz des Bundesgesetzgebers zur Erlassung der im Entwurf vorgesehenen Bestimmungen gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9, Art. 10 Abs. 1 Z 6 und Art. 11 Abs. 2 zweiter Halbsatz BVG.

Finanzielle Auswirkungen

1. Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich und auf die Beschäftigung

Im Vorfeld der Einführung einer fahrleistungsabhängigen elektronischen Maut für Kraftfahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t wurde das Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) von der ASFINAG beauftragt, eine Studie über die Auswirkungen der Maut zu erstellen. Der im Jänner 2002 fertiggestellten Studie kann zusammenfassend Folgendes entnommen werden:

Durch die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut sind wesentliche positive Effekte für die österreichische Wirtschaft zu erwarten. Es wird möglich sein, verstärkt in die Infrastruktur Österreichs zu investieren, weil mehr Finanzmittel zur Verfügung stehen. Davon wird vor allem die Bauwirtschaft profitieren, da vermehrt Geld in den Bau und die Erhaltung von Straßeninfrastruktur fließen wird. Gesamthaft betrachtet führt die LKW-Maut zu einem Anstieg des BIP um 0,15%. Durch die Mehrinvestitionen und den Anstieg des BIP wird es auch zu Veränderungen am Arbeitsmarkt kommen. In den Jahren nach der Einführung wird die Arbeitslosenrate um 0,2% sinken, während die Zahl der beschäftigten Personen um zirka 5 700 zunehmen wird.

Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut wird aber auch positive Einflüsse auf die Umwelt haben, da mit reduziertem Transportaufkommen zu rechnen sein wird. Die Gründe dafür sind vielfältig, werden aber meist in einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Transportkapazitäten und in der Umstellung einzelner Produktionsprozesse zu finden sein. Darüber hinaus kann es regional ein Ausweichen auf alternative Verkehrsträger geben.

2. Kosten der Mautaufsichtsorgane

Die manuelle Kontrolle und Ahndung von Verstößen gegen die Mautpflicht erfolgt durch speziell ausgebildete Bedienstete der ASFINAG, die von den Bezirksverwaltungsbehörden als Mautaufsichtsorgane bestellt und vereidigt werden. Durch im Verkehr „mitschwimmende Kontrollfahrzeuge“ und entsprechende Überprüfungen aktueller und vergangener Mauttransaktionen decken sie Verstöße gegen die Mautpflicht auf und konfrontieren die betroffenen Nutzer unmittelbar vor Ort mit diesbezüglich festgestellten Diskrepanzen. Des weiteren ahnden sie Regelverstöße an den EU-Außengrenzen, auf den Verkehrskontrollplätzen und an den bestehenden Mautstellen.

Zur Durchführung dieser Kontrollen ist der Einsatz von 100 Mautaufsichtsorganen vorgesehen. Die diesbezüglichen jährlichen Kosten für die ASFINAG liegen bei rund 4,5 Millionen Euro.

Davon sind für laufende Personalaufwendungen (Gehälter, Schulungen, Koordination, ua.) zirka 4 Millionen Euro und für laufende Sachaufwendungen (Betrieb und Wartung der Kontrollfahrzeuge und Einsatzmittel, Betriebskosten der Stützpunkte, Kommunikationskosten, ua.) zirka 0,5 Millionen Euro zu erwarten.

Für das erste Einsatzjahr fallen weiters die Kosten der Grundausbildung und erstmaligen Beschaffung von 30 ausgerüsteten Kontrollfahrzeugen samt Einsatzmittel, Uniformen und die Schaffung bzw. Adaptierung der Einsatzstützpunkte in der Höhe von rund 2 Millionen Euro an.

3. Mauteinnahmen

Die Einnahmen aus der Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen belaufen sich (unter der Annahme eines Grundkilometertarifs von 13 Cent) pro Jahr auf rund 600 Millionen Euro ohne USt. Dabei wird es aber zu einer Verringerung der Vignetteneinnahmen kommen, die sich auf rund 20 Millionen Euro pro Jahr (ohne USt.) belaufen wird. Somit werden die Mauteinnahmen pro Jahr rund 580 Millionen Euro (ohne USt.) betragen.

4. Kostenbelastung des Bundes

Die Kostenfolgen der Verallgemeinerung des Ausnahmetatbestandes des § 3 BStFG 1996 lassen sich schwer quantifizieren. Zur Verkehrsleistung von Einsatzfahrzeugen gibt es keine konkreten Unterlagen, weshalb auf Wahrnehmungen im täglichen Straßenverkehr zurück gegriffen werden muss. Auf Grund dieser Wahrnehmungen kann gesagt werden, dass der Anteil von Einsatzfahrzeugen nur einen Bruchteil von Promille der Gesamtverkehrsleistung beträgt und daher vernachlässigbar ist. In noch stärkerem Maße gilt dies für Fahrzeuge der PfP-SOFA, da es sich hierbei um Einzelfälle handelt.

5. Kostenbelastung der Länder

Nach dem vorliegenden Entwurf sind die Bezirksverwaltungsbehörden zur Bestrafung von Verstößen gegen die Pflicht zur ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut und gegen die Anhaltepflicht zuständig. Die Kompetenz zur Bestrafung des Prellens zeitabhängiger Maut kommt ihr bereits nach geltender

Rechtslage zu. Auch die Ahnung der Hinterziehung der fahrleistungsabhängigen Maut war in der Stammfassung des BStFG 1996 den Bezirksverwaltungsbehörden übertragen (vgl. § 12 BStFG 1996). Im Zuge der Novelle BGBl. I Nr. 142/2000 wurden aber all jene Bestimmungen, die im Zusammenhang mit der gesetzlichen Festlegung eines bestimmten Mautsystems standen, aufgehoben. Der Entwurf stellt in diesem Punkt die ursprüngliche Rechtslage wieder her. Im Vergleich zu ihr werden den Ländern daher keine zusätzlichen Kostenbelastungen entstehen. Die neu gefassten Bestimmungen über die Ersatzmaut (vgl. § 19) werden vielmehr zu einer spürbaren Entlastung führen, weil davon ausgegangen werden kann, dass der größte Teil der festgestellten Mautvergehen auf diesem Wege abgewickelt werden kann.

Nach Schätzungen der ASFINAG werden pro Jahr ungefähr 52 Millionen Fahrten anfallen, für die fahrleistungsabhängige Maut zu entrichten ist. Der Anteil inländischer Fahrten liegt bei 77%, der Anteil ausländischer Fahrten bei 23%. Die Bereitschaft, die Tat durch Annahme einer Aufforderung zur Zahlung von Ersatzmaut straflos werden zu lassen, kann bei Inländern nach den im Bereich der Anonymverfügungen gemachten Erfahrungen mit ungefähr 95% veranschlagt werden. Bei ausländischen Tätern wird die Ablehnungsquote mit zirka 10% deutlich höher sein. Auf Grund dieser Eckdaten ist nach Berechnungen der ASFINAG in der ersten Phase mit ungefähr 21 000 Strafverfahren gegen Täter mit Wohnsitz im Bundesgebiet und 12 500 Strafverfahren gegen Täter mit Wohnsitz im Ausland zu rechnen.

6. Deregulierungsauftrag

Den in Art. I § 1 Deregulierungsgesetz, BGBl. I. Nr. 151/2001, enthaltenen Aufträgen zur Prüfung von Alternativen sowie zur Abschätzung der wesentlichen Folgen in finanzieller, wirtschafts-, umwelt- und konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht wurde entsprochen. Dabei hat sich zweifelsfrei ergeben, dass eine verursachergerechte Anlastung von Wegekosten sowohl notwendig als auch zeitgemäß ist. Dem öffentlichen Sektor wurden nur jene Aufgaben vorbehalten, die zu unverzichtbaren staatlichen Kernaufgaben zählen. Unnötiger Verwaltungsaufwand wird insbesondere durch die weitreichenden Bestimmungen über die Ersatzmaut vermieden.

Besonderer Teil

Zu § 1 (Mautstrecken):

Der vorgeschlagene § 1 lässt im Unterschied zu § 1 BStFG 1996 offen, wer Maut zu entrichten hat und wie diese zu bemessen ist, und beschränkt sich auf die Regelung der Frage, welche Bundesstraßen im Falle ihrer Benützung durch Kraftfahrzeuge der Mautpflicht unterliegen. Dabei geht er vom Grundsatz aus, dass das gesamte, nach In-Kraft-Treten des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, BGBl. I Nr. 50/2002, nur mehr aus Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundes-schnellstraßen) bestehende Bundesstraßennetz mautpflichtig ist (Abs. 1), soweit nicht der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mit Verordnung eine Ausnahme verfügt hat, weil Strecken den baulichen Anforderungen der Richtlinie 1999/62/EG nicht entsprechen (Abs. 2). Der Entwurf sieht eine Verpflichtung zur Erlassung einer Ausnahmeverordnung vor, soweit es nicht Artikel 7 Abs. 2 lit. b der Richtlinie nach Anhörung der Kommission unter den dort angeführten Bedingungen erlaubt, Maut auch für Straßenabschnitte einzuheben, die in baulicher Hinsicht der Richtlinie nicht entsprechen.

§ 1 Abs. 3 enthält eine Verpflichtung zur Kennzeichnung der mautpflichtigen Bundesstraßen und führt als Synonym für diesen sprachlich schwerfälligen Terminus den Begriff Mautstrecke ein. In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass die Mautpflicht (wie schon nach bisheriger Rechtslage) unmittelbar auf Grund des Gesetzes besteht. Der Beschilderung kommt daher lediglich deklarative Wirkung zu; ihre Beschädigung oder Entfernung lässt die Mautpflicht unberührt und kann allenfalls im Rahmen des § 6 VStG von Bedeutung sein.

Zu § 2 (Arten der Mauteinhebung):

Zum besseren Verständnis der Struktur des Gesetzes wird in § 2 der Grundsatz festgehalten, dass die Maut entweder als fahrleistungsabhängige oder als zeitabhängige Maut zu entrichten ist.

Zu § 3 (Mautgläubiger):

Wie schon im Allgemeinen Teil festgehalten, stellt die Maut ein privatrechtliches Benützungsentgelt dar. Daher wird vorgeschlagen, in das Gesetz eine Klarstellung aufzunehmen, wer in diesem gesetzlichen Schuldverhältnis der Gläubiger ist. § 3 beschränkt sich auf eine kurze Information über die geltende, sich aus § 2 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz ergebende Rechtslage, ohne diese anzutasten. Korrekter Weise ist freilich davon die Rede, dass das Fruchtgenussrecht der ASFINAG vom Bund eingeräumt (und nicht übertragen) wurde.

Zu § 4 (Mautschuldner):

Der Entwurf sieht vor, dass sowohl der Kraftfahrzeuglenker als auch der Zulassungsbesitzer Mautschuldner sind und für die Maut als Gesamtschuldner haften. Darin weicht er von § 9 BStFG 1996 ab, der nur den Lenker als Schuldner anspricht und eine subsidiäre Haftung des Zulassungsbesitzers davon abhängig macht, dass letzterer es nach Aufforderung durch die ASFINAG unterlässt, entweder den Fahrzeuglenker oder eine Person namhaft zu machen, die über den Fahrzeuglenker Auskunft erteilen kann. Hiefür war zum einen maßgeblich, dass sich die in § 9 BStFG 1996 getroffene Regelung als schwerfällig erwiesen hat: Den Zulassungsbesitzer trifft keine Verpflichtung, der ASFINAG gegenüber den Fahrzeuglenker bekannt zu geben, und er kann folglich auch dann, wenn ihm der Lenker bekannt ist, der Haftung dadurch entgehen, dass er eine dritte Person namhaft macht, die über den Sachverhalt informiert ist. Wenn es sich dabei um eine Person mit Wohnsitz im Ausland handelt, ist die Geltendmachung der Haftung wenn nicht unmöglich, so doch wesentlich erschwert. Zum anderen erscheint die in § 9 BStFG 1996 getroffene Lösung als wenig sachgerecht. Sie bietet dem Zulassungsbesitzer die Möglichkeit, seine Haftung auf informierte Dritte zu überwälzen, ohne dass es darauf ankäme, ob er diesen Personen zuvor das Fahrzeug überlassen hat oder ob diese Personen das Fahrzeug dem Lenker überlassen haben.

Doch selbst bei Ergänzung um Kriterien, die eine Ingerenz des Zulassungsbesitzers fordern, führte eine lediglich subsidiäre Haftung zu unbilligen Ergebnissen. Es ist dem Zulassungsbesitzer weit eher zuzumuten als dem Mautgläubiger, das Risiko des Ausfalls des Fahrzeuglenkers als Schuldner zu tragen. Denn erstens kann er es sich aussuchen, wem er sein Fahrzeug überlässt. Zweitens wird er aus der Benützung des mautpflichtigen Bundesstraßennetzes vielfach unmittelbar oder mittelbar einen wirtschaftlichen Vorteil ziehen. Drittens schließlich verfügt er über die Möglichkeit, sein Fahrzeug gegen unbefugte Inbetriebnahme zu sichern. Dies rechtfertigt es selbst im Fall einer rechtswidrigen Verwendung des Fahrzeugs, den Zulassungsbesitzer in die Mautschuldnerschaft einzubeziehen (vgl. § 2 des deutschen Entwurfs eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen, BT-Drs. 14/7013, sowie die Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates, BT-Drs. 14/7087, 2).

§ 4 schließt zivilrechtliche Vereinbarungen zwischen Mautgläubiger und Dritten über die Abgabe von Vignetten oder über die Verrechnung von Maut selbstverständlich nicht aus.

Zu § 5 (Allgemeine Ausnahmen von der Mautpflicht):

Der Entwurf schlägt vor, Ausnahmen von der Mautpflicht, die sowohl die fahrleistungs- als auch die zeitabhängige Maut betreffen, als allgemeine Ausnahmen vor die Klammer zu ziehen. In inhaltlicher Hinsicht orientiert er sich an § 4 Abs. 3 BStFG 1996 sowie am Ausnahmetatbestand für die fahrleistungsabhängige Maut des § 3 Abs. 2 BStFG 1996, der jedoch verallgemeinert und nach dem Vorbild des § 1 Z 3 der Verordnung betreffend Ausnahmen von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut, BGBl. Nr. 697/1996 idF BGBl. II Nr. 255/2000, im Hinblick auf die Einsatzfahrzeuge von der Verwendung des Blaulichts (und Folgetonhorns) entkoppelt wurde. Hiefür war maßgeblich, dass im Zuge automatischer Überwachung nur die sichtbare Ausstattung des Fahrzeuges mit Blaulicht kontrolliert werden kann. Die in Abs. 3 vorgesehene Frist von 30 Tagen bezieht sich selbstverständlich auf den einzelnen Anlass.

Zu § 6 (Mautpflicht):

Die Bestimmung enthält den bereits im § 1 Abs. 1 BStFG 1996 enthaltenen, unverändert gebliebenen Mauttatbestand für die fahrleistungsabhängige Maut, der an die Spitze des einschlägigen Teiles gestellt wird.

Zu § 7 (Mautentrichtung):

In § 7 Abs. 1 ist als Grundsatz statuiert, dass der Mautschuldner, um Maut ordnungsgemäß zu entrichten, zum einen ein zugelassenes Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut einsetzen muss und zum anderen entweder über ein Mautguthaben, von dem der Mautbetrag abgebucht wird, oder über eine Erlaubnis zur Verrechnung verfügen muss, auf deren Grundlage der Mautbetrag im Nachhinein verrechnet wird. Diese Regel setzt voraus, dass das eingesetzte System zur elektronischen Mautentrichtung hinreichend zuverlässig ist (vgl. dazu § 32 Abs. 1).

Dieser Grundsatz gilt jedoch nicht ohne Ausnahmen. Weil der künftige Betreiber des Mautsystems auch ein Einbuchungssystem vorsehen kann und weil überdies Funktionsstörungen am Gerät nicht ausgeschlossen werden können, soll es der ASFINAG durch Abs. 2 ermöglicht werden, andere Formen der Mautentrichtung zuzulassen.

Die nähere Ausgestaltung der Mautentrichtung hängt stark von technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen ab. Ihre Regelung soll daher der Mautordnung vorbehalten bleiben.

Die in § 2 BStFG 1996 enthaltenen Übergangsbestimmungen wurden in den 8. Teil integriert.

Zu § 8 (Pflichten der Fahrzeuglenker):

Der Entwurf schlägt vor, die Verhaltenspflichten nicht zur Gänze der Mautordnung vorzubehalten, sondern die wichtigsten Verpflichtungen bereits ins Gesetz aufzunehmen. Zu ihnen zählt für den Fall der Entrichtung der Maut auf elektronischem Wege die Ausrüstung des Fahrzeugs mit einem zugelassenen Gerät, die Pflicht zur Kontrolle seiner Funktionsfähigkeit und die Pflicht zur Meldung von Störungen. Die näheren Bestimmungen sind wiederum der Mautordnung vorbehalten. Die Verpflichtung, sich auch während laufender Fahrt von der Funktionsfähigkeit des Geräts zu vergewissern, darf selbstverständlich nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen und wird sich darauf beschränken, auf akustische Signale zu achten.

Zu § 9 (Mauttarife):

Nach § 3 BStFG 1996 setzt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Mautabschnitte und Mauttarife durch Verordnung fest. In einem Mautsystem ohne Verkehrsbeeinflussung, in dem alle Anschlussstellen als Abschnittsgrenzen dienen, würde sich bei dieser Regelungstechnik mit der Errichtung zusätzlicher Anschlussstellen automatisch immer wieder die Notwendigkeit der Änderung einer Tarifverordnung ergeben.

Deshalb schlägt der Entwurf aus verwaltungsökonomischen Erwägungen vor, dem Bundesminister die Entscheidung über die Höhe des Grundkilometertarifs vorzubehalten und es im übrigen der ASFINAG zu überlassen, die Mautabschnitte festzusetzen und die für ihre Benützung zu entrichtende Maut zu errechnen. Um den unterschiedlichen Anschlussausbildungen auf den Mautstrecken Rechnung zu tragen, dürfen bei der Berechnung der Abschnittstarife nur jene Strecken berücksichtigt werden, die auf den Hauptfahrbahnen zurückgelegt werden.

Die Tarife sollen in drei Kategorien eingehoben werden, die an die Achsenzahl des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges bzw. der Fahrzeugkombination anknüpfen. Die Achsenzahl ist ein geeignetes Kriterium zur Kategorisierung im fließenden Verkehr, da das Zählen der Achsen vollautomatisch mittels technischer Einrichtungen erfolgen kann. Die Zahl der Achsen hat unmittelbare Auswirkung auf das höchste zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeuges oder einer Fahrzeugkombination und bildet es somit bestmöglich ab. Zudem ist das Kriterium der Achsenzahl zur Tarifiermittlung auf nahezu allen europäischen Mautstrecken gebräuchlich und hat auch dadurch bereits seit Jahrzehnten seine Funktionalität unter Beweis gestellt.

In Abs. 3 wird klargestellt, dass auch Tandemachsen und geliftete Achsen bei der Kategorisierung einzurechnen sind. Lediglich Stützachsen, die zB zum Abstellen von Anhängern oder Sattelaufliegern dienen, sind nicht zu berücksichtigen. Diese Bestimmung entspricht der Regelung, wie sie bereits in der zwischenzeitlich außer Kraft getretenen Mauttarifverordnung, BGBl. II Nr. 48/2000, vorgesehen war.

Die Höhe der Mauttarife wird zum einen dadurch determiniert, dass Abs. 7 durch den Verweis auf Art. 7 Abs. 9 und 10 der Richtlinie 1999/62/EG dazu verpflichtet, die Maut(kilometer)tarife an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Ausbau des Mautnetzes zu orientieren und bei Differenzierungen der Tarife nach der Benützungzeit, die durch Abs. 5 zugelassen werden, innerhalb einer Bandbreite von 100% zu verbleiben. Zum anderen gibt Abs. 2 das Verhältnis zwischen den drei Mautkategorien verbindlich vor.

Für die in § 10 Abs. 2 genannten bestehenden Mautstrecken, die in sensiblen alpinen Gebieten liegen, sowie für sonstige aufwendige Streckenabschnitte räumt Abs. 6 die Möglichkeit ein, ohne Bindung an die allgemeinen Mautkilometertarife höhere Mautabschnittstarife festzulegen. Dies soll durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie geschehen, der freilich auch hiebei einerseits an die in Abs. 2 und 5 enthaltenen Determinanten, andererseits gemäß Abs. 7 an die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG gebunden bleibt.

Zu § 10 (Mautpflicht):

Die vorgeschlagene Regelung stellt in Anlehnung an § 6 den bereits in § 7 Abs. 1 BStFG 1996 enthaltenen, unverändert gebliebenen Mauttatbestand für die zeitabhängige Maut als Abs. 1 an die Spitze des Abschnitts, und führt in Abs. 2 jene Mautabschnitte auf, für deren Benützung nach den Bestimmungen diverser Straßensonderfinanzierungsgesetze ohnehin ein Entgelt zu leisten ist, weshalb zur Vermeidung einer Doppelbemautung auf die Einhebung einer zeitabhängigen Maut zu verzichten ist. Die Abs. 3 und 4 enthalten einige Fiktionen und Klarstellungen.

Zu § 11 (Mauteinhebung):

Der Entwurf übernimmt die in § 7 BStFG 1996 enthaltene Regelung mit geringfügigen Modifikationen und versucht, sie übersichtlicher zu gliedern. Ihrer tatsächlichen Gültigkeitsdauer entsprechend wurde die Wochenvignette in Zehntagesvignette umbenannt. Die Fälle der Zulässigkeit des Mitführens von Vignetten werden nicht mehr der Mautordnung vorbehalten, sondern im Gesetz geregelt. Bei Probe- und Überstellungsfahrten wurde abweichend von der bisherigen Regelung in der Mautordnung in § 11 Abs. 3 Z 2 lediglich das Mitführen von Zweimonatsvignetten vorgesehen.

Zu § 12 (Vignettenpreise):

Die vorgeschlagene Regelung entspricht § 8 BStFG 1996.

Zu § 13 (Ausnahmen und Erleichterungen):

Die vorgeschlagene Regelung fasst § 7 Abs. 4, 6 und 7 BStFG 1996 in einem eigenen Paragraphen zusammen.

Zu den §§ 14 bis 16 (Mautordnung):

Der Entwurf orientiert sich an § 4 BStFG 1996, verteilt aber dessen Bestimmungen auf mehrere Paragraphen und zählt aus Gründen der Übersichtlichkeit die obligatorischen und fakultativen Inhalte der Mautordnung eigens auf.

Anders als nach geltender Rechtslage soll die Verlautbarung der Mautordnung im Internet erfolgen. Im Sinne einer kostengünstigen und bürgerfreundlichen Verwaltung geht der Gesetzgeber mehr und mehr dazu über, Kundmachungen und Verlautbarungen über das WWW vorzunehmen (vgl. § 31 Abs. 9 ASVG, §§ 44e Abs. 3, 44f Abs. 2 AVG, § 7 Abs. 2 BGBIG, § 2a VerlaubG). Dieses Medium bietet sich auch für die Mautordnung an, die den Charakter allgemeiner Geschäftsbedingungen hat (vgl. VfGH 25. 9. 2001, B 1658/00; aA VfGH 20. 9. 2001, 2001/06/0096). Um die Informationen für das Publikum vollständig zu halten, soll die ASFINAG überdies durch § 15 Abs. 1 Z 8 verpflichtet werden, auch die sich aus dem Grundkilometertarif und den in § 9 Abs. 2 angeführten Verhältniszahlen zu errechnenden Mautkilometertarife, die besonderen Mautabschnittstarife für Mautstrecken gemäß § 10 Abs. 2 sowie die Vignettenpreise, welche als Verordnungen gemäß § 2 Abs. 2 Z 2 BGBIG im Bundesgesetzblatt II kundzumachen sind, in die Mautordnung einzubeziehen. In Anlehnung an § 31 Abs. 9 Z 1 ASVG idF BGBl. I Nr. 99/2001 soll überdies ausdrücklich klargestellt werden, dass von der ASFINAG für das Abrufen der Daten weder ein Identitätsnachweis noch Gebühren verlangt werden dürfen. Um auch Personen, die über keine Möglichkeit der Internetnutzung verfügen, die nötige Information zu sichern, ist schließlich eine Verpflichtung zur Zusendung der Mautordnung gegen angemessenen Kostenersatz vorgesehen.

Die Mautordnung bedarf wie schon nach geltender Rechtslage der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen. Die Genehmigung wird zu verweigern sein, wenn die Mautordnung den gesetzlichen Vorgaben nicht entspricht oder den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zuwiderläuft.

Zu § 17 (Mautaufsichtsorgane):

Die vorgeschlagene Regelung orientiert sich an § 11 BStFG, passt aber in Abs. 3 das Mindestalter an das herabgesetzte Volljährigkeitsalter an. Außerdem sieht sie als Bestellungsvoraussetzung eine besondere Schulung vor, die sich insbesondere auf Anhaltung, Einhebung von Ersatzmaut und vorläufiger Sicherheit sowie Fahrtunterbrechung zu erstrecken hat, und stellt in Abs. 4 ausdrücklich klar, dass es sich bei Mautaufsichtsorganen um Organe der öffentlichen Aufsicht im Sinne des § 50 Abs. 1 VStG handelt. Die von ihnen gesetzten hoheitlichen Akte sind nicht der ASFINAG, sondern der Bezirksverwaltungsbehörde zuzurechnen. Als Hilfsorgane können sie nur im Sprengel jener Behörden tätig werden, von denen sie bestellt und vereidigt wurden.

Zu § 18 (Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane):

Abs. 1 legt die Aufgaben der Mautaufsichtsorgane fest und weist auf die ihnen in anderen Bestimmungen des Gesetzes erteilten Befugnisse hin. Abs. 2 enthält jenes Minimum an Ermächtigungen, derer die Mautaufsichtsorgane bedürfen, um ihrer Aufgabe nachkommen zu können. Sie sollen berechtigt sein, Fahrzeuge aus dem Fließverkehr anzuhalten, Identitätsdaten festzustellen und das Fahrzeug einschließlich aller am oder im Fahrzeug angebrachter Geräte zu kontrollieren. Diese Ermächtigungen sind jedoch strikt durch den Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut beschränkt.

Anhaltungen und Kontrollen sind jener Bezirksverwaltungsbehörde zuzurechnen, in deren Sprengel die Anhaltung und die Kontrolle vorgenommen wurden.

Zu § 19 (Ersatzmaut):

In Anlehnung an § 13 Abs. 3 BStFG 1996 wird in Abs. 1 vorgeschlagen, dass die Höhe der Ersatzmaut, deren fristgerechte Begleichung die Tat straflos macht, in der Mautordnung festzulegen ist. Als Höchstbetrag sind für die fahrleistungs- und für die zeitabhängige Ersatzmaut einheitlich 300 € vorgesehen. Dieser Betrag liegt unter der Mindeststrafdrohung und soll dadurch einen Anreiz bieten, es zu einem aufwendigen Verwaltungsstrafverfahren gar nicht erst kommen zu lassen. Für die Vignettenersatzmaut bedeutet das gewiss eine Anhebung. Diese erscheint aber als sachgerecht, weil unterschiedliche Höchstgrenzen kaum zu rechtfertigen sein dürften und weil sie im Verhältnis zu den zwischenzeitig ebenfalls gestiegenen Vignettenpreisen wieder die ursprünglich vorgesehene Relation herstellt.

Die vom Entwurf in Abs. 2 bis 5 vorgesehenen Möglichkeiten der Zahlung einer Ersatzmaut für die fahrleistungsabhängige Maut gehen über § 13 Abs. 3 BStFG 1996 erheblich hinaus. Die Kontrolle der Einhaltung der ordnungsgemäßen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut soll zu einem großen Teil automationsunterstützt erfolgen. Es ist weder möglich noch sinnvoll, alle Lenker, deren Tat auf diesem Wege entdeckt wird, zu betreten. Außerdem wird es mitunter selbst dann, wenn Mautaufsichtsorgane eine Verwaltungsübertretung entdecken, zu keiner Anhaltung kommen, weil diese Organe zunächst versuchen müssen, jene Mautpreller zu stellen, bei denen das Kennzeichen des Fahrzeuges die Annahme nahe legt, dass die Strafverfolgung mit Schwierigkeiten verbunden sein werde. Aus Gleichheitserwägungen soll aber die Chance, die Tat durch Zahlung einer Ersatzmaut aus der Welt zu schaffen, nicht von der Zufälligkeit abhängig gemacht werden, ob es im Anschluss an das Delikt zu einer Betretung kommt.

In Umsetzung dieser Zielsetzung schlägt der Entwurf eine differenzierte Regelung über die Aufforderung zur Zahlung einer Ersatzmaut vor. Sie setzt sich aus drei Teilen zusammen, die aufeinander aufbauen.

In Bezug auf jene Lenker, die auf frischer Tat oder in engem zeitlichen Zusammenhang mit ihr betreten werden, sieht Abs. 2 die Verpflichtung vor, sie mündlich zur Zahlung der Ersatzmaut aufzufordern. Diese Gruppe soll wie bisher unverzüglich entscheiden müssen, ob sie die Tat durch Zahlung der Ersatzmaut straflos werden lassen oder deren Ahndung in einem Verwaltungsstrafverfahren auf sich nehmen will. Durch Abs. 6 ist sichergestellt, dass die Begleichung der Ersatzmaut nicht am Mangel liquider Mittel scheitert. Von der Schaffung einer Regelung in Analogie zu § 50 Abs. 2 VStG oder Art. IX Abs. 4 EGVG, welche generell die postalische Einzahlung der Ersatzmaut zulassen würde, wurde bewusst Abstand genommen, weil es sich bei den Betretenen überwiegend um Personen handeln wird, die nach der Ausreise aus dem Bundesgebiet die Einzahlung der Ersatzmaut ungestraft unterlassen könnten. Abs. 3 bietet jedoch die im geltenden Recht nicht vorgesehene Möglichkeit, im Zuge der Kontrolle der Vignettenpflicht auf Parkplätzen eine schriftliche Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut am Fahrzeug zurückzulassen, wenn der Lenker nicht greifbar ist.

In Bezug auf jene Personengruppe, bei denen es zu keiner Betretung kommt, bei denen aber entweder eine automatische Überwachung oder die dienstliche Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht hinreichende Gewähr dafür bietet, dass eine Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 stattgefunden hat, soll die Aufforderung schriftlich ergehen und auf postalischem Wege erfolgen. Da in dieser Konstellation allerdings der Lenker unbekannt ist, sieht der Entwurf vor, dass sie an den Zulassungsbesitzer zu richten ist. Die Aufforderung hat diesfalls ebenso wie im Fall des Abs. 3 eine Identifikationsnummer sowie eine Kontonummer zu enthalten. Die fristgerechte Zahlung der Ersatzmaut setzt voraus, dass binnen drei Wochen ab Ausfertigung der Aufforderung durch die ASFINAG der Ersatzmautbetrag dem in der Aufforderung bekannt gegebenen Konto gutgeschrieben wird und dass auf dem Überweisungsauftrag die korrekte Identifikationsnummer in maschinenlesbarer Form aufscheint. Diese Regelung orientiert sich an § 49a Abs. 6 und § 50 Abs. 6 VStG und bezweckt, dem Strafausschlussgrund eine Fassung zu geben, die einerseits trennscharf ist und die ihn andererseits für die Verwaltungsstrafbehörden leicht administrierbar macht. Im Unterschied zum VStG wird allerdings darauf verzichtet, die Zahlung mittels beigeschlossenem Beleg als eigene Fallgruppe auszubilden. Dafür war die legistische Zielsetzung bestimmend, eine unnötige Überfrachtung der Regelung zu vermeiden. Eine postalische Aufforderung an den Zulassungsbesitzer scheidet aus, wenn wegen derselben Übertretung bereits dem betretenen Lenker mündlich eine Aufforderung unterbreitet wurde.

Die Zusendung einer Aufforderung an den Zulassungsbesitzer soll überdies unterbleiben, wenn die Inanspruchnahme der (weiter unten zu erläuternden) Haftung des Zulassungsbesitzers für Geldstrafen und Verfahrenskosten offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird. Für diesen Ausschluss waren zwei Erwägungen maßgeblich. Erstens ist davon auszugehen, dass der Zulassungsbesitzer der Aufforderung ohnedies nur entsprechen wird, wenn er Folgen befürchten muss. Der Aufwand für die

Aufforderung wäre daher über weite Strecken frustriert. Zweitens ist der Entwurf insgesamt bestrebt, in eben dieser Konstellation die Verfolgung von Mautprellereien mit spezifischen Zwangsfolgen zu sichern, die nicht nur an die der Betretung unmittelbar vorangehenden Verwaltungsübertretungen anknüpfen, sondern alle Delikte im zeitlichen Umfeld von drei Monaten ab einer Kontrolle erfassen sollen. Ein solches System kann nicht effektiv sein, wenn es der Zulassungsbesitzer in der Hand hat, verhängten Zwangsfolgen dadurch nachträglich die Grundlage zu entziehen, dass er einer noch nicht verfristeten Aufforderung entspricht und die Ersatzmaut zahlt.

Um aber, wie aus Gleichheitserwägungen geboten, auch diesen Personenkreis in den Genuss eines Strafausschließungsgrundes kommen zu lassen, ist in Abs. 5 vorgesehen, dass anlässlich der Kontrolle von Fahrzeugen, mit denen Maut geprellt wurde, eine mündliche Aufforderung an ihren Zulassungsbesitzer zu ergehen hat. Sie ist an den Lenker zu richten, der regelmäßig in einem Naheverhältnis zum Zulassungsbesitzer steht und mit ihm Kontakt aufnehmen kann.

Soweit in der Mautordnung vorgesehen ist, dass die Ersatzmaut in bestimmten Fremdwährungen gezahlt oder an Zahlungen statt unbar beglichen werden kann, trifft die Organe eine Verpflichtung zur Entgegennahme der Ersatzmaut in diesen Formen. Dass allfällige Gebühren, Spesen sowie das Disagio nicht vom Mautschuldner, sondern von der ASFINAG getragen werden müssen, ist zwar selbstverständlich, wird aber zur Vermeidung von Umkehrschlüssen aus § 14 Abs. 2 zweiter Satz BStFG 1996 und § 50 Abs. 8 zweiter Satz VStG ausdrücklich festgehalten.

Mit der Entrichtung der Ersatzmaut sind (anders als bei einer Bestrafung) auch die zivilrechtlichen Ansprüche des Mautgläubigers erfüllt.

Zu § 20 (Mautprellerei):

Die vorgeschlagene Bestimmung führt die Regelung des § 13 Abs. 1 BStFG mit einem neuen Tatbestand für das Prellen fahrleistungsabhängiger Maut zusammen. Abs. 1 lässt den Tatbestand für das Prellen zeitabhängiger Maut inhaltlich unverändert, hebt aber den Strafrahmen in einem Maße an, das für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen (gestiegenem) Vignettenpreis, maximaler Höhe der Ersatzmaut und Mindest- sowie Höchststrafe sorgt. Spiegelbildlich hierzu ordnet Abs. 2 an, dass sich strafbar macht, wer als Lenker eine Mautstrecke benützt, ohne die geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten.

Der Entwurf sieht eine Mindeststrafe von 400 € vor. Eine solche Mindeststrafe erscheint unverzichtbar, weil im Gefolge der Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut unbedingt vermieden werden muss, dass Mautprellerei deshalb zum Massendelikt wird, weil sie sich rechnet. Selbst bei der aufwendigsten und kostenintensivsten Überwachung kann nicht ausgeschlossen werden, dass viele Delikte unentdeckt bleiben werden. Es bedarf daher einer empfindlichen Sanktion, um von der Begehung derartiger Verwaltungsübertretungen wirksam abzuschrecken. Härtefälle werden mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht auftreten, weil für technische Probleme bei der Mautentrichtung anderwärtige Vorsorge getroffen ist. In echten Notfällen kommen §§ 6 und 21 Abs. 1 VStG zur Anwendung.

Die Fassung des Straftatbestandes bringt es mit sich, dass Mautprellerei ein Dauerdelikt darstellt und mitunter, zB bei einer Fahrtunterbrechung, in der Spielart eines fortgesetzten Delikts auftreten wird. Die sich daraus ergebenden Probleme sind nach allgemeinen Grundsätzen zu lösen. Bei grenzüberschreitenden Delikten ist gemäß § 27 Abs. 2 VStG jene Behörde zuständig, welche die erste Verfolgungshandlung gesetzt hat.

Im Unterschied zur Haftung für die Mautschuld betrifft die Strafdrohung nur den Lenker. Die Schaffung eines auf den Zulassungsbesitzer zugeschnittenen Verwaltungsstraftatbestandes ist entbehrlich, weil insoweit die in § 7 VStG verankerte Strafbarkeit von Anstiftung und Beihilfe hinreicht.

Nach dem bewährten Muster von Art. XI Abs. 4 EGVG und § 12 Abs. 3 BStFG 1996 soll die Tat nach Abs. 3 straflos werden, wenn der Täter fristgerecht eine Ersatzmaut zahlt. Die näheren Regelungen finden sich in § 19 des Entwurfs.

Zu § 21 (Verletzung der Anhaltepflicht):

Die vorgeschlagene Regelung bewehrt die in § 18 Abs. 2 zweiter Satz verankerte, in Anlehnung an § 97 Abs. 5 zweiter Satz StVO konzipierte Verpflichtung, den Aufforderungen zur Anhaltung Folge zu leisten, mit Strafe. Von der Verankerung einer Mindeststrafe wurde abgesehen, weil eine solche auch der StVO fremd ist.

Die Verletzung der Verpflichtung zur Duldung der Kontrolle und zur Mitwirkung an der Identitätsfeststellung wurde hingegen bewusst nicht pönalisiert, weil die Strafbarkeit derartiger Verhaltensweisen im Hinblick auf das Verbot der Selbstbeichtigung verfassungsrechtlich problematisch wäre.

Zu § 22 (Subsidiarität):

Um den Vorwurf einer verfassungswidrigen Doppelbestrafung erst gar nicht aufkommen zu lassen, schlägt der Entwurf die Aufnahme einer Subsidiaritätsklausel vor, die insbesondere in Betrugsfällen zur Anwendung gelangen wird.

Zu § 23 (Haftung für Geldstrafen und Verfahrenskosten):

Nach dieser Bestimmung soll der Zulassungsbesitzer für jene Geldstrafen, die über Lenker ihres Fahrzeuges wegen Prellens fahrleistungsabhängiger Maut verhängt werden, sowie für die Kosten des Strafverfahrens haften, sofern sie dem Lenker das Fahrzeug – sei es auch über Dritte – überlassen haben.

Diese Regelung wirft verfassungsrechtliche Fragen auf. Aus dem allgemeinen Gleichheitssatz (Art. 7 BVG, Art. 2 StGG) folgt, dass die Voraussetzungen der Haftung einen zureichenden und nachvollziehbaren Grund im Tatsächlichen haben müssen (vgl. VfSlg. 11.921/1988, 12.572/1990, 13.583/1993, 14.263/1995). Aus dem Grundrecht auf Eigentum (Art. 5 StGG, Art. 1 1. ZP zur EMRK) ergibt sich, dass die Haftungsregelung als Eigentumseingriff im öffentlichen Interesse gelegen und verhältnismäßig sein muss. Nach Überzeugung der Bundesregierung werden diese Anforderungen durch die im Entwurf vorgeschlagene Regelung erfüllt.

Die Haftung soll den Zulassungsbesitzer treffen. Dieser Anknüpfungspunkt ist deswegen sachlich, weil der Zulassungsbesitzer für das Fahrzeug verantwortlich ist, weil er darüber verfügen kann und weil er aus der Verwendung des mautpflichtigen Straßennetzes den wirtschaftlichen Nutzen zieht. In materieller Hinsicht setzt die Haftung voraus, dass der Zulassungsbesitzer das Fahrzeug dem Lenker direkt oder indirekt überlassen hat. Dieses Kriterium soll ausschließen, dass der Zulassungsbesitzer auch in Fällen haftet, in denen er – wie beispielsweise bei Diebstahl oder unbefugter Inbetriebnahme des Fahrzeuges – mit der Mautprellerei nichts zu tun hat. In solchen Fällen hält es der Entwurf zwar für gerechtfertigt, dem Zulassungsbesitzer eine Haftung für die Mautschuld selbst aufzuerlegen; eine Haftung für Geldstrafen und für die Kosten des Strafverfahrens ginge hingegen zu weit.

Bei ihrer verfassungsrechtlichen Beurteilung verkennt die Bundesregierung nicht, dass in der Lehre unter Berufung auf das Erkenntnis VfSlg. 7758/1976 gegen Haftungsbestimmungen im Verwaltungsstrafverfahren vielfach verfassungsrechtliche Bedenken geäußert worden sind. Namhafte Autoren erachten beispielsweise § 9 Abs. 7 VStG für gleichheitswidrig, weil kein sachlicher Grund für einen Eingriff in das Vermögen von Personen (im Ergebnis der Gesellschafter, Aktionäre usw.) ersichtlich sei, die an der Verwaltungsübertretung nicht mitgewirkt hätten und die kein Verschulden, nicht einmal in Form eines Auswahlverschuldens, treffen müsse (Walter/Mayer, Grundriß des österreichischen Verwaltungsverfahrensrechts⁷ [1999] Rz. 781; Walter/Thienel, Die österreichischen Verwaltungsverfahrensgesetze Bd. II² [2000] 179 f; Thienel, Verwaltungsverfahrensrecht [2000] 397). Dieser Vorwurf überzeugt aber deshalb nicht, weil es neben eigenem Verschulden auch andere zureichende Gründe geben kann, Personen für das Verhalten Dritter einstehen zu lassen; die Fälle der Gefährdungshaftung seien beispielhaft erwähnt. Bei § 9 Abs. 7 VStG ist der Umstand, dass sich die juristische Person gewisser Menschen als Organe bedient, ein sachlicher Grund, um sie für das Organverhalten einstehen zu lassen (vgl. VwGH 21. 11. 2000, 99/09/0002; C. Mayr, Haftung für Abgabenverbindlichkeiten Dritter, ÖZW 2001, 102 [113]). Bei der vorgeschlagenen Regelung gilt Vergleichbares für die Überlassung des Kraftfahrzeugs, weil durch sie eine Gelegenheit zur Mautprellerei eröffnet wird und weil bei einer Durchschnittsbetrachtung der Zulassungsbesitzer aus dem Delikt regelmäßig den wirtschaftlichen Vorteil zieht.

Der VfGH hat in VfSlg. 7758/1976 die alte Fassung des § 17 VStG als gleichheitswidrig aufgehoben, weil die dort enthaltene Regelung den Verfall von Gegenständen vorsah, „die dem Täter oder einem Mitschuldigen gehören oder ihnen vom Verfügungsberechtigten überlassen worden sind.“ Der VfGH erachtete jedoch nicht das Kriterium des Überlassens als unsachlich, sondern stieß sich lediglich daran, dass die Regelung auf Pfandrechte am Verfallsgegenstand keine Rücksicht nahm. Diese Rechtsfolge erschien ihm als gleichheitswidrig, weil sie auch Personen belastete, die kein Verschulden an der Verwaltungsübertretung traf. Der Gesetzgeber hat darauf mit einer Neuregelung reagiert, die sich konsequent am Schuldprinzip orientiert und auf Pfandrechte sowie Zurückbehaltungsrechte an der Sache ausführlich Bezug nimmt (vgl. § 17 VStG idF BGBl. Nr. 101/1977). Ebenso wie § 6 Abs. 2 EKHG und anders als der neue § 17 Abs. 1 VStG stellt die vorgeschlagene Regelung aber nicht darauf ab, ob der Überlassende hätte erkennen können, dass die Überlassung des Gegenstandes der Begehung der Verwaltungsübertretung dienen werde. Eine solche Einschränkung würde den Zweck der Haftungsregelung in der Praxis über weite Strecken vereiteln, weil sich der Zulassungsbesitzer der Haftung schon durch das bloße Anbringen von Aufklebern im Fahrzeug entziehen könnte. Aus verfassungsrechtlichen Gründen ist eine solche weitere Einschränkung aber auch nicht geboten, weil es sich bei der vor-

geschlagenen Rechtsfolge um keine Strafe handelt, die einen Schuldvorwurf implizierte und sich aus diesem Grund konsequent am Schuldprinzip orientieren müsste.

Erwogen, letztlich aber nicht in den Entwurf aufgenommen wurde ein Haftungstatbestand, der nach dem Vorbild von § 6 Abs. 2 EKHG daran anknüpft, dass der Lenker vom Halter für den Betrieb des Fahrzeuges angestellt war. Ein solcher Tatbestand erscheint entbehrlich, weil in solchen Fällen stets eine unmittelbare oder mittelbare Überlassung des Fahrzeuges vorliegen wird.

Der Zulassungsbesitzer soll als Gesamtschuldner haften, weil es ihm vor dem Hintergrund der involvierten wirtschaftlichen Interessen zumutbar ist, sich beim Lenker zu regressieren. Die Behörde wird freilich in Orientierung an den in § 39 Abs. 2 letzter Satz AVG verankerten Prinzipien der Prozessökonomie, die gemäß § 24 VStG auch im Verwaltungsstrafverfahren anwendbar sind und das ihr eingeräumte Auswahlmessen determinieren, nur dann auf den Zulassungsbesitzer greifen, wenn die Einbringlichkeit beim Lenker fraglich erscheint. Die Geltendmachung der Haftung scheidet aber selbstverständlich aus, nachdem die Behörde die Ersatzfreiheitsstrafe vollstreckt hat (ohne dass der Verurteilte dagegen die Einbringlichkeit der über ihn verhängten Geldstrafe beim Zulassungsbesitzer einwenden könnte).

Abs. 2 schließt eine Parteistellung des Zulassungsbesitzers im Strafverfahren gegen den Lenker aus. Der Grund hierfür liegt in der Vermeidung von beträchtlichem Verwaltungsaufwand, der sich als unnötig erweist, wenn der Lenker die über ihn verhängte Strafe sowie die Verfahrenskosten zahlt. Dem Zulassungsbesitzer die Parteistellung im Strafverfahren zu nehmen, ist freilich schon aus verfassungsrechtlichen Gründen nur tragbar, wenn er gleichzeitig von der Bindung an das Verfahrensergebnis befreit wird. Die im zweiten Satz getroffene Regelung stellt sicher, dass der Zulassungsbesitzer im Haftungsverfahren all jene Einwendungen gegen die Bestrafung vorbringen kann, die dem Lenker offen gestanden wären.

Zu § 24 (Widmung von Strafgeldern):

Ausgehend von der bisherigen Regelung des § 13 Abs. 6 zweiter Satz BStFG 1996 wird vorgesehen, dass die ASFINAG 80% der Straf gelder erhalten soll. Dieser Anteil reduziert sich auf 60% im Fall, dass die Organe gemäß § 29 Verwaltungsübertretungen wahrnehmen. Für den verbleibenden Rest der gemäß § 20 Abs. 1 und § 21 eingehobenen Straf gelder in der Höhe von 20% gilt § 15 VStG. Für den verbleibenden Rest der gemäß § 20 Abs. 2 eingehobenen Straf gelder in der Höhe von 20% wird vorgesehen, dass diese der Gebietskörperschaft zufließen sollen, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die die Geldstrafe verhängte.

Zu § 25 (Abfahrtsrecht nach Betretung):

In Orientierung an § 13 Abs. 5 erster Satz BStFG 1996 ist vorgesehen, dass der betretene Lenker nach Abschluss der Amtshandlung (bzw. der Lenker oder eine andere Person nach Aufhebung einer allfälligen Fahrtunterbrechung oder sonstiger Zwangsfolgen) mit dem Fahrzeug das mautpflichtige Straßennetz verlassen können, ohne eine neuerliche Bestrafung gewärtigen zu müssen. Die Abfahrt soll insbesondere nicht daran scheitern, dass die hierfür fällige Maut mangels technischer Vorrichtungen am Fahrzeug nicht entrichtet werden kann.

Zu § 26 (Behörde):

Die Regelung ordnet an, dass dort, wo im Entwurf von der Behörde gesprochen wird, die Bezirksverwaltungsbehörde (mithin in Städten mit eigenem Statut der Bürgermeister, in Wien der Magistrat und im Übrigen der Bezirkshauptmann) gemeint ist. Die im Entwurf vorgesehenen Zuständigkeiten anderer Behörden werden dadurch nicht berührt.

Zu § 27 (Vorläufige Sicherheit):

Die vorgeschlagene Bestimmung über die den Mautaufsichtsorganen erteilten Ermächtigungen zur Einhebung vorläufiger Sicherheiten stellt eine der wichtigsten Regelungen des Entwurfes dar. Es wird wesentlich von der Effektivität der Kontrolle abhängen, ob Mautprellerei wirksam verhindert werden kann. Der Entwurf ist sowohl bestrebt, die hierzu nötigen Zwangsbefugnisse zur Verfügung zu stellen, als auch bemüht, sie auf das unbedingt erforderliche Ausmaß zu beschränken. Aus diesem Grund wurde – obschon private Forstaufsichtsorgane und andere vergleichbare Organe der öffentlichen Aufsicht durchaus über solche Ermächtigungen verfügen – bewusst davon abgesehen, die Mautaufsichtsorgane mit Festnahmebefugnissen oder mit Ermächtigungen zur Beschlagnahme verwertbarer Sachen zu versehen. Ihnen soll jedoch ermöglicht werden, eine vorläufige Sicherheit einzuheben und, sofern der Lenker nicht freiwillig zahlt, die weitere Fahrt solange zu unterbrechen, bis die von ihnen festgesetzte vorläufige Sicherheit erlegt ist.

Die Einhebung einer vorläufigen Sicherheit gemäß § 27 soll nur bei der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut möglich sein. Hinsichtlich der zeitabhängigen Maut belässt es der Entwurf bei der bisherigen Rechtslage, welche diese Aufgabe den Organen der Straßenaufsicht überträgt. Auf ihrer Grundlage haben sich in der Praxis Routinen gebildet, die funktionieren und nicht ohne Not angetastet werden sollen.

Die entsprechenden Ermächtigungen setzen keine frische Tat voraus. Daran fehlt es nämlich, wenn der Betretene zunächst zwar Maut hinterzogen, sodann aber unmittelbar vor oder bei der Kontrolle wieder Maut entrichtet hat. Abs. 1 sieht daher vor, dass eine vorläufige Sicherheit eingehoben werden kann, wenn der Verdacht auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht, also auch eines Mautaufsichtsorganes, beruht und wenn die Betretung in engem zeitlichem Zusammenhang mit der Tat erfolgt. Die erstgenannten Voraussetzungen sind dem § 49a Abs. 2 Z 1 VStG, das Kriterium des engen zeitlichen Zusammenhanges ist dem Art. 2 Abs. 1 Z 2 lit. a PersFrG 1988 entnommen. Eine weitere, auch für die Einhebung vorläufiger Sicherheiten nach § 37a VStG geltende Voraussetzung liegt selbstverständlich darin, dass die Strafverfolgung des Lenkers oder die Vollstreckung der Strafe offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein muss.

Darüber hinaus wird in Abs. 2 vorgeschlagen, dass auch für weiter zurückliegende Verwaltungsübertretungen eine vorläufige Sicherheit eingehoben werden kann, weil in der Praxis die Strafverfolgung nur durch Zugriff aus Anlass eines Kontakts im Bundesgebiet sicherzustellen ist. Da bei Fehlen eines engen zeitlichen Zusammenhanges aber nicht davon auszugehen ist, dass der Lenker des Fahrzeugs auch für diese Verwaltungsübertretungen verantwortlich zeichnet, hat dieser Akt den Zulassungsbesitzer zum rechtlichen Adressaten. In materieller Hinsicht hängt die Zulässigkeit der Einhebung der vorläufigen Sicherheit beim Zulassungsbesitzer von vier Voraussetzungen ab. Erstens muss der Verdacht auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung von Organen der öffentlichen Aufsicht beruhen. Zweitens muss die Verwaltungsübertretung innerhalb der letzten drei Monate mit dem angehaltenen Fahrzeug begangen worden sein; dafür stellt das Kennzeichen ein wesentliches Indiz dar. Drittens muss den Zulassungsbesitzer eine Haftung für Geldstrafen und Verfahrenskosten treffen, weil er dem Lenker das Fahrzeug überlassen hat, und viertens muss die Geltendmachung der Haftung beim Zulassungsbesitzer offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein. Das Verlangen ist an den Lenker zu richten, der mit dem Zulassungsbesitzer in Kontakt steht und als dessen Vertreter fungiert.

Die in Abs. 1 und 2 enthaltenen Ermächtigungen sind für ein effektives Maut-Enforcement unabdingbar; sie gehen aber ohne Zweifel weit. Aus diesem Grund sei betont, dass es sich um eine reine Sicherungsmaßnahme handelt, die keine endgültigen Verhältnisse schafft. Nach Einstellung des Strafverfahrens bzw. nach Vollzug der über den Beschuldigten verhängten Strafe wird die vorläufige Sicherheit frei (vgl. Abs. 3 in Verbindung mit § 37a Abs. 5 VStG). Gleiches gilt, wenn nicht innerhalb von drei Monaten der Verfall der vorläufigen Sicherheit ausgesprochen wird.

Für die von Mautaufsichtsorganen eingehobenen vorläufigen Sicherheiten ordnet Abs. 3 die sinnngemäße Anwendung der einschlägigen VStG-Bestimmungen an und stellt dadurch unter anderem sicher, dass die Erklärung des Verfalls nicht davon abhängt, ob eine bestimmte Person als Beschuldigter verfolgt oder bestraft werden kann (§ 37a Abs. 5 in Verbindung mit § 37 Abs. 5 zweiter Satz in Verbindung mit § 17 Abs. 3 VStG). Im Hinblick auf die sinnngemäße Anwendbarkeit des § 37a Abs. 4 zweiter Satz VStG sei betont, dass mit der Behörde, welcher die vorläufige Sicherheit mit der Anzeige unverzüglich vorzulegen ist, jene Behörde gemeint ist, die für die Ahndung des Delikts örtlich und sachlich zuständig ist, und nicht jene Behörde, in deren Sprengel die vorläufige Sicherheit eingehoben wurde.

Zu § 28 (Fahrtunterbrechung):

Die vorgeschlagene Bestimmung übernimmt in Abs. 1 die in § 14 Abs. 3 BStFG 1996 enthaltene Regelung und trifft in Abs. 2 Vorkehrungen für den Fall der Verweigerung des Erlags einer nach § 27 festgesetzten vorläufigen Sicherheit, die in eine ähnliche Richtung zielen, aber so konzipiert sind, dass die Mautaufsichtsorgane die Amtshandlung grundsätzlich selbstständig abschließen können.

Wie schon ausgeführt, erschienen die aus dem VStG geläufigen „harten“ Sanktionen problematisch. Eine Festnahmeermächtigung scheidet schon aus verfassungsrechtlichen Gründen aus, und eine Abnahme von verwertbaren Sachen wird vielfach ins Leere gehen, weil bei Fahrzeug und Ladung nicht davon ausgegangen werden kann, dass sie dem Lenker oder dem Zulassungsbesitzer gehören. Der Entwurf orientiert sich deshalb an § 9 Abs. 5 Güterbeförderungsgesetz 1995 idF BGBl. I Nr. 106/2001 und sieht als Zwangsfolge eine Fahrtunterbrechung vor, deren Sinn ausschließlich darin besteht, Lenker bzw. Zulassungsbesitzer doch noch zur Leistung der vorläufigen Sicherheit zu bewegen.

Die Fahrtunterbrechung ist in Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehlsgewalt anzuordnen und kann nicht nur mit unmittelbarer Zwangsgewalt durchgesetzt, sondern auch durch begleitende Zwangsmaßnahmen wie zB Abnahme der Fahrzeugschlüssel vorbeugend gesichert werden, sofern dies nach den Umständen des Einzelfalles erforderlich erscheint. Wie bei allen Akten unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt ist aber der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren, was insbesondere bei Personen und bei Tiertransporten einer Fahrtunterbrechung Grenzen setzen kann. Der Entwurf schärft daher seine Beachtung ausdrücklich ein und betont, dass mit möglicher Schonung der Person vorzugehen ist. Im Übrigen ist die vorgeschlagene Fassung vom Bestreben geprägt, die Regelung schlank zu halten und unnötige Kasuistik zu vermeiden. Dass die Fracht von der Fahrtunterbrechung nicht betroffen ist und daher am Ort der Fahrtunterbrechung umgeladen werden darf, versteht sich beispielsweise von selbst und musste daher nicht in den Gesetzestext aufgenommen werden.

Die in Abs. 3 vorgesehene Beschlagnahmeermächtigung ist für jene seltenen, nach bisherigen Vollzugserfahrungen im Ökopunktebereich aber nicht gänzlich auszuschließenden Fälle gedacht, in denen die Fahrtunterbrechung nicht den gewünschten Erfolg hat, weil der Lenker das Fahrzeug zurücklässt. Sie soll der Behörde eine Handhabe bieten, das Fahrzeug durch Bescheid mit Beschlagnahme zu belegen und es als *ultima ratio* gemäß § 37 Abs. 5 VStG für verfallen zu erklären, um das Fahrzeug von der Straße zu bekommen und es einer geregelten Verwertung zuführen zu können. Dass ein Verfall nach § 17 Abs. 2 VStG regelmäßig ausscheiden wird, wenn ein Dritter am Fahrzeug ein Pfandrecht oder ein Zurückbehaltungsrecht nachweist, stellt diesen Zweck der Regelung nicht in Frage.

Wenn in Abs. 3 von der Behörde die Rede ist, so ist einmal mehr jene Strafbehörde gemeint, die zur Ahndung des Delikts örtlich und sachlich zuständig ist. Das kann, muss aber nicht die für den Ort der Fahrtunterbrechung örtlich zuständige Bezirksverwaltungsbehörde sein. Die Maßnahme der Fahrtunterbrechung ist hingegen nicht der Strafbehörde, sondern der Sprengelbehörde zuzurechnen, weil diese als Behörde vor Ort weit besser in der Lage ist, die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zu beurteilen.

Zu § 29 (Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht und der Zollwache):

In Abs. 1 wird vorgeschlagen, dass die Organe der Straßenaufsicht, also insbesondere die Organe der Bundesgendarmarie und der Bundessicherheitswache, sowie die Organe der Zollwache an der Vollziehung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes über die zeitabhängige Maut mitwirken sollen. Der Umfang der Mitwirkung orientiert sich an § 14 Abs. 1 BStFG 1996.

Die in § 97 Abs. 1 StVO genannten Organe der Straßenaufsicht können als Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes von den diesen Organen im VStG eingeräumten Zwangsbefugnissen Gebrauch machen. Da jedoch die im VStG vorgesehenen Betragshöchstgrenzen vielfach unter der in § 20 des Entwurfes für Mautprellerei vorgesehenen Mindeststrafe liegen, ist mit ihnen nicht das Auslangen zu finden. Abweichungen vom VStG erweisen sich daher zur Regelung des Gegenstandes als unerlässlich. Der Entwurf schlägt in Abs. 2 Z 1 bis 3 vor, die Betragsgrenzen für die Höhe der vorläufigen Sicherheit, der Strafverfügung sowie der Anonymverfügung auf ein Maß anzuheben, das wirksame Sanktionen ermöglicht. Der in § 37 Abs. 2 VStG festgeschriebene Höchstbetrag der Sicherheitsleistung reicht hingegen aus und soll darum unberührt bleiben. Der Ausschluss von Organstrafverfügungen in Abs. 2 Z 4 erklärt sich daraus, dass die in § 19 des Entwurfes verpflichtend vorgeschriebene Aufforderung zur Zahlung einer Ersatzmaut ein funktionales Äquivalent bildet, das Mandate überflüssig macht.

Die Organe der Zollwache werden durch Abs. 3 zur Festsetzung und Einhebung vorläufiger Sicherheiten und zur Beschlagnahme verwertbarer Sachen ermächtigt. Um Bedenken auszuräumen, wird außerdem den Zollstellen ausdrücklich die Zuständigkeit eingeräumt, auf Rechnung der ASFINAG Vignetten zu verkaufen.

Zu § 30 (Auskünfte aus der zentralen Kraftfahrzeugevidenz):

Eine wirksame automatische Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht in einem vollelektronischen Mautsystem erfordert zum einen die Kenntnis der Kennzeichen jener Kraftfahrzeuge, die über ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen verfügen. Zum anderen sind gewisse hinter dem Kennzeichen stehende Daten, konkret der Name und die Anschrift des Zulassungsbesitzers, für die ASFINAG zur Unterbreitung einer schriftlichen Aufforderung zur Ersatzmautzahlung gemäß § 19 Abs. 4 des Entwurfes unabdingbar. Die vorgeschlagene Bestimmung übernimmt daher in Abs. 1 die bereits bestehende Auskunftspflichtung des § 14 Abs. 4 BStFG 1996 und sieht in Abs. 2 vor, dass der Bundesminister für Inneres bei Verdacht auf Mautprellerei der ASFINAG auf deren Anfrage unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von zwei Werktagen, Name und Anschrift des Zulassungsbesitzers mitzuteilen hat.

Zu § 31 (Übergang zur fahrleistungsabhängigen Maut):

Um das Dauerrecht nicht zu belasten, schlägt der Entwurf vor, die in §§ 2, 5 und 7 Abs. 2 und 3 BStFG 1996 enthaltenen Übergangsbestimmungen im Schlussteil des Gesetzes zusammen zu ziehen. Verordnungen gemäß § 31 Abs. 1 werden nicht dem Konsultationsmechanismus unterliegen. Die Verpflichtung zur Bezahlung fahrleistungsabhängiger Maut für Kraftfahrzeuge bis einschließlich 3,5 t für die in § 10 Abs. 2 genannten Strecken ergibt sich aus diversen Straßensonderfinanzierungsgesetzen und wird durch dieses Bundesgesetz nicht berührt.

Zu § 32 (Straßenbenützungsgeld):

Der vorgeschlagene § 32 Abs. 1 entspricht dem § 15 BStFG 1996, § 32 Abs. 2 dem § 7 Abs. 3 zweiter Satz BStFG 1996.

Zu § 33 (In-Kraft-Treten):

Die Regelung sieht eine Legislative vor und stellt zugleich sicher, dass diese zur Erlassung von Verordnungen, zur Ausarbeitung der Mautordnung und zum Aufbau einer effizienten Vertriebs- und Kontrollorganisation genutzt werden kann.

Zu § 34 (Außer-Kraft-Treten):

Abs. 2 stellt klar, dass die längst materiell derogierte Mautstreckenverordnung, die im Rechtssystem des Bundes und in diversen Gesetzesausgaben noch immer als geltend geführt wird, außer Kraft getreten ist.