



18/ME

**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
BUNDESMINISTERIUM  
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

A-1011 Wien, Stubenring 1  
DVR 37 257  
Fernschreib-Nr. 111145 reggeb a, 111780 reggeb a  
Telefax 713 79 95, 713 93 11  
Telefon 0222/71100 Durchwahl  
Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Geschäftszahl 808.100/9-VI/11-96  
An das  
Präsidium des Nationalrates

Dr. Trieb/5163

Bitte in der Antwort die  
Geschäftszahl dieses  
Schreibens anführen.

Dr. Karl Renner Ring 3  
1017 Wien

<b>Gesetzesentwurf</b>	
A	18 - 08/1996
Datum	13. 3. 1996
Verteilt	14-3-96 lang

*L. Schepferer*

Betrifft: Entwurf eines Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes

*Ende d. B-Frist 22.3.1996*

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beehrt sich, einen Entwurf des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes in 25-facher Ausfertigung zu übermitteln.

Beilagen

Wien, am 11. März 1996  
Für den Bundesminister:  
Dipl.Ing. Hans Müller

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*Postac*

## V o r b l a t t

### Problem:

Der ständig wachsende Verkehr sowie die gestiegenen Anforderungen an Umweltschutz, Sicherheit, Verkehrsmanagement und Service sowie die Refinanzierung erhöhen den Finanzbedarf für Straßeninvestitionen, der mit den vorhandenen Finanzierungsinstrumenten nicht mehr gedeckt werden kann. Allein zur Fertigstellung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes sind in nächster Zeit ca. 25 Milliarden Schilling erforderlich. Gleichzeitig steigen die Kosten für Betrieb und Erhaltung des bestehenden Netzes ständig. Ohne Gegensteuern kommt es voraussichtlich zu Finanzierungskrisen im Straßenwesen und damit längerfristig zu Verschlechterungen für Straßenbenutzer und Anrainer.

### Ziel:

Maßgebliches Ziel ist daher die derzeitige und zukünftige Sicherstellung der Finanzierung des Systems Straße in Form einer Selbstfinanzierung des hochrangigen Straßennetzes. Erreicht werden soll dieses Ziel durch schrittweise Einführung eines zukunftsorientierten, gerechten und rentablen Bemaatungssystems auf dem österreichischen Hochleistungsstraßennetz.

Damit soll der Lückenschluß finanziert, ein entsprechender Servicestandard gesichert und ein höchstmögliches Maß an Wegekostengerechtigkeit erreicht werden.

Inhalt:

Umstellung der Finanzierung des hochrangigen Straßennetzes auf ein österreichweites möglichst verursachergerechtes Benutzergebührensysteem. Im Jahr 1998 Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut auf dem hochrangigen Straßennetz unter Einbindung der bestehenden Mautstrecken für Kraftfahrzeuge des Güterverkehrs, deren Fahrzeugmerkmale der Kategorie über 3,5 Tonnen höchst zulässiges Gesamtgewicht entsprechen, sofern eine weitgehend berührungsfreie (elektronische) Mauterfassung ohne wesentliche Beeinflussung des Verkehrsflusses möglich ist.

Im Jahr 2001 Einführung dieser Bemautung auch für alle anderen Kraftfahrzeugkategorien. Die Kosten für den Straßenbenützer je Kilometer werden sich an der Wegekostenrichtlinie der Europäischen Union orientieren. Es wird ein halboffenes evolutives Mautsystem realisiert werden.

Die Bemautung an den Mautstellen soll vorwiegend automatisch erfolgen, darüber hinaus wird aber auch eine Mautentrichtung nach konventionellen Methoden möglich sein.

Als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme der fahrleistungsabhängigen Bemautung, Einführung einer zeitabhängigen Maut (Vignette) für Kraftfahrzeuge unter 12 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht auf allen Autobahnen und Schnellstraßen ab 1.1.1997.

Angeboten werden: Jahresvignetten mit einer Gültigkeit für ein Kalenderjahr und den Dezember des Vorjahres sowie Jänner des Folgejahres, Zweimonatsvignetten für zwei aufeinanderfolgende Kalendermonate, sowie Wochenvignetten. Darüber hinaus werden beim Erwerb von Jahres- und Zweimonatsvignetten für bestimmte Benutzer bestehender Mautstrecken Sonderregelungen geschaffen, z.B. für Kurzzeitfahrer (Urlaubsreisende) sowie für Vielfahrer, wie die Besitzer von streckenbezogenen Pendlerkarten.

Alternative:

Kurzfristig ist im Hinblick auf das vorgegebene Kriterium der Wegekostengerechtigkeit keine andere zukunftsorientierte Alternative gegeben.

Mögliche Varianten einer neuerlichen Verschuldung über eine Erhöhung des ASFINAG-Haftungsrahmens oder einer Erhöhung von Kfz-bezogenen Steuern sind derzeit wirtschaftlich nicht vereinbar.

Kosten:

Durch die zu erwartenden hohen Einnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Maut ist bereits kurzfristig mit einer hohen Rentabilität dieses Systems zu rechnen.

EU-Konformität:

Der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993, mit der u.a. auf bestimmten Verkehrswegen die Erhebung von Mauten für Fahrzeuge, die ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt sind, und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt, geregelt wird, wird entsprochen. Für die Bemautung des restlichen Fahrzeugverkehrs liegen außer dem generellen Grundsatz der Gleichbehandlung keine anderen sekundären Rechtsakte vor.

- 1 -

## Entwurf

**Bundesgesetz betreffend die Finanzierung von Bundesstraßen  
(Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996-BStFG 1996)**

[Celex-Nr.: 393L0089]

Der Nationalrat hat beschlossen:

## Mauteinhebung an Bundesstraßen

§ 1. (1) Der Benützer von Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), mehrspurigen Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und Bundesstraßen B, die ähnliche Merkmale wie Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) aufweisen, und darüber hinaus von Brücken, Tunnel und Gebirgspässen auf sonstigen Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und Bundesstraßen B hat dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) als Entgelt eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten. Der Bund wird ermächtigt, die Mauteinhebung einem Dritten zu übertragen.

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

(3) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch

Verordnung die Planung, Errichtung, Erweiterung und Erhaltung von Mautstrecken gemäß Abs. 1 einschließlich der für ihren Betrieb erforderlichen Anlagen übertragen.

(4) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung die Lage der Mautstellen durch Verordnung festzulegen.

§ 2. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat während des Jahres 1998 mit der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren von außen auch automatisch erfaßbare Merkmale einem höchst zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen für den überwiegenden Teil der betroffenen Kraftfahrzeuge entsprechen, zu beginnen, sofern die Einhebung mittels elektronischer Einrichtungen (§ 4) nach dem Stand der Technik zu diesem Zeitpunkt eine zuverlässige Abwicklung der Bemautung gewährleistet. Während des Jahres 2001 hat unter der gleichen Voraussetzung der Bund für alle anderen Kraftfahrzeugkategorien ebenfalls mit der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut zu beginnen.

§ 3. (1) Die Festsetzung der Mauttarife hat durch Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach Kraftfahrzeugkategorien zu erfolgen. Die Mauttarife haben sich an den Längen der den Mautstellen gemäß § 1 Abs. 3 zuzuordnenden Streckenabschnitten sowie an den Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des betreffenden Mautstreckennetzes zu orientieren. Zu anderen Merkmalen als der Fahrzeuggattung gemäß Artikel IV § 10 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz zählen die von den Fahrzeuggattungen ausgehenden Belastungen, der Zeitpunkt der Straßenbenützung und die Art der Mauteinhebung.

Weiters ist auf Veränderungen des vom Österreichischen Statistischen Zentralamt verlautbarten Verbraucherpreisindex 1986 oder des an seine Stelle tretenden Index Bedacht zu nehmen.

- 3 -

(2) Aus Gründen sozialer, verkehrspolitischer oder anderer öffentlicher Interessen können in der Verordnung gemäß Abs. 1 einzelne Fahrzeugkategorien von der Mautpflicht ausgenommen werden, insbesondere die in Artikel IV § 10 Abs. 2 ASFINAG-Gesetz genannten.

§ 4. (1) Die überwiegende Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtungen ist anzustreben (§ 2). Die Mauteinhebungsberechtigten haben dafür Sorge zu tragen, daß der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht unterliegende Kraftfahrzeuge vor der mautpflichtigen Straßenbenützung mit Geräten zur elektronischen Abbuchung der Maut ausgerüstet werden können. Diese Geräte sind von den Mauteinhebungsberechtigten gegen angemessenen Kostenersatz zur Verfügung zu stellen.

(2) Die Mauteinhebungsberechtigten haben die Beschaffenheit der Geräte und ihre Anbringung am oder im Kraftfahrzeug einheitlich in der Mautordnung festzusetzen.

§ 5. Die Festsetzung der Mauttarife gemäß § 3 und die Ausnahmen von der Entgeltleistung auf den im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bereits bestehenden Mautstrecken bleiben durch die Bestimmungen dieses Gesetzes solange unberührt, als die Mauteinhebung nicht gemäß § 2 erfolgt.

§ 6. Die Mauteinhebungsberechtigten haben ab Beginn der Mauteinhebung gemäß § 2 in geeigneter Weise auf den Beginn der Mautstrecken und auf die Mauttarife hinzuweisen.

§ 7. (1) Solange keine fahrleistungsabhängige Maut auf Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) eingehoben wird, unterliegt deren Benützung mit Kraftfahrzeugen und von diesen gezogenen Anhängern, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination unter 12 Tonnen

beträgt, einer zeitabhängigen Maut, die vom Mautberechtigten ab 1. Jänner 1997 einzuheben ist. Die Maut ist vor der mautpflichtigen Straßenbenützung durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug zu entrichten.

(2) Der Preis einer Jahresvignette samt Umsatzsteuer beträgt für einspurige Kraftfahrzeuge und für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen gezogen werden, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, 220 Schilling, für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, 550 Schilling, für Omnibusse, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen beträgt, und für mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogenen Anhängern, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination über 3,5 Tonnen bis einschließlich 7,5 Tonnen beträgt, 6000 Schilling und für mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogenen Anhängern, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 7,5 aber weniger als 12 Tonnen beträgt, 12000 Schilling.

(3) Der Preis einer Zweimonatsvignette samt Umsatzsteuer beträgt für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, 150 Schilling, für Omnibusse, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen beträgt, und für mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogenen Anhängern, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination über 3,5 Tonnen bis einschließlich 7,5 Tonnen beträgt, 1500 Schilling und für Kraftfahrzeuge und von diesen gezogenen Anhängern, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 7,5 aber weniger als 12 Tonnen beträgt, 3000 Schilling.

(4) Der Preis einer Wochenvignette samt Umsatzsteuer beträgt für Omnibusse, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen beträgt, und für mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogenen Anhängern, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination über 3,5 Tonnen bis einschließlich 7,5 Tonnen beträgt, 300 Schilling und für Kraftfahrzeuge und von diesen



- 5 -

gezogenen Anhängern, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 7,5 aber weniger als 12 Tonnen beträgt, 600 Schilling.

(5) Nach Erwerb von Jahres-, Zweimonatsvignetten oder Wochenvignetten ist für die Benützung von Mautstrecken gemäß Abs. 1 mit einer Fahrzeugkombination, die in eine höhere Bemessungsgrundlage fällt als die, für welche die Maut entrichtet wurde, eine Tageszusatzvignette zu erwerben, deren Preis samt Umsatzsteuer 100 Schilling beträgt. Mit Erwerb der Tageszusatzvignette gilt auch eine sonst fällige Straßenbenützungsabgabe nach dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 629/1994 in der jeweils geltenden Fassung als entrichtet.

(6) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Entgeltfestsetzungen gemäß Artikel IV § 10 und Artikel VIII § 2 ASFINAG-Gesetz Regelungen treffen, die es den Straßenbenützern mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, ermöglichen,

1. zusammen mit dem Erwerb einer Zweimonatsvignette zusätzlich Mautkarten der Mauteinhebungsberechtigten zu einem Gesamtpreis von 350 Schilling samt Umsatzsteuer für zwei beliebige Fahrten innerhalb der Gültigkeitsdauer der Mautvignette auf im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits bestehenden Mautstrecken zu erwerben,

2. beim Besitz einer Jahresvignette eine auf die Gültigkeitsdauer dieser Jahresvignette begrenzte Mautkarte eines Mauteinhebungsberechtigten für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte auf einer im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits bestehenden Mautstrecke zu beziehen und

3. beim Besitz einer Jahresvignette zusätzlich die Jahreskarte eines Mauteinhebungsberechtigten zum herabgesetzten Preis von

650 Schilling samt Umsatzsteuer für Fahrten innerhalb der Gültigkeitsdauer der Mautvignette auf einer im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits bestehenden Mautstrecke zu erwerben.

(7) Die Jahresvignette, deren Gültigkeit sich auf ein Kalenderjahr bezieht, berechtigt zur Straßenbenützung auch im Dezember des Vorjahres und im Jänner des Folgejahres. Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Straßenbenützung im Zeitraum von zwei aufeinanderfolgenden Kalendermonaten. Die Wochenvignette berechtigt zur Straßenbenützung von Sonntag bis Samstag.

(8) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Beachtung auf Veränderungen des vom Österreichischen Statistischen Zentralamt verlautbarten Verbraucherpreisindex 1986 oder des an seine Stelle tretenden Index durch Verordnung die Mauten gemäß Abs. 2 bis 6 erhöhen.

(9) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat durch Verordnung die im ASFINAG-Gesetz, BGBl. 591/1982 in der jeweils geltenden Fassung genannten Bundesstraßengesellschaften zu ermächtigen, in der Mautordnung Festlegungen über Beschaffenheit und Anbringung der Mautvignetten an den Fahrzeugen einheitlich zu treffen. Diese Verordnung hat auch die Kundmachung der Mautordnung zu regeln.

(10) In der Mautordnung kann statt des Anbringens einer Wochenvignette oder einer Tages-Zusatzvignette auch das Mitführen einer Zahlungsbestätigung über die Entrichtung der Maut vorgesehen werden.

(11) Wenn die Mautvignette zerstört wird, ist vor der nächsten mautpflichtigen Straßenbenützung eine Ersatzvignette am Fahrzeug anzubringen. In der Mautordnung ist zu regeln, unter welchen Bedingungen die Ersatzvignette kostenlos abzugeben ist.

### Mautschuldner

§ 8. Mautschuldner ist der Kraftfahrzeuglenker. Kann dieser nicht festgestellt werden, haftet der Zulassungsbesitzer für die geschuldete Maut, wenn er nicht dem Mauteinhebungsberechtigten in angemessener Frist den Kraftfahrzeuglenker oder eine Person, die Auskunft über den Kraftfahrzeughalter erteilen kann, nennt. Diese Person haftet dann für die geschuldete Maut, wenn sie nicht dem Mauteinhebungsberechtigten in angemessener Frist den Kraftfahrzeuglenker nennt.

### Verwendung der Mauten

§ 9. (1) Die Mauteinhebungsberechtigten haben die Einnahmen aus den zeitabhängigen Mauten, die nicht zur Deckung von Ausgaben gemäß Artikel II § 4 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz dienen, an den Bund abzuführen.

(2) Die Einnahmen aus den zeitabhängigen Mauten für einspurige Kraftfahrzeuge und für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen gezogen werden, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, und für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, die nicht zur Deckung von Ausgaben gemäß Artikel II § 4 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz dienen, sind für Zwecke der Bundesstraßen zu verwenden.

(3) In der Verordnung gemäß § 1 Abs. 3 kann eine Verwendung der fahrleistungsabhängigen Mauten, die sonst gemäß Artikel IV § 11 Abs. 2 und Artikel VIII § 3 Abs. 2 ASFINAG-Gesetz an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

abzuführen wären, vorgesehen werden, bis die Mautstrecken gemäß § 1 Abs. 1 fertiggestellt sind.

#### Überlassung von Einnahmen gemäß Artikel II § 4 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz

§ 10. Unter den Kosten der Einhebung der Mauten gemäß Artikel II § 4 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz sind sämtliche Kosten der Einhebung der zeitabhängigen Mauten und der Tätigkeit der Mautkontrollorgane (§ 13) zu verstehen. Die Kosten für Planung, Errichtung, Erweiterung und Erhaltung von der Bemaftung dienenden Baulichkeiten für die fahrleistungsabhängige Maut gem. § 1 (1) sind vom Mauteinhebungsberechtigten zu finanzieren.

#### Erhaltung von Mautstrecken

§ 11. Abweichend von § 8 Abs. 2 des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Straßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992, kann der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten in Verordnungen, mit denen er die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut Bundesstraßengesellschaften überträgt, vorsehen, daß die Erhaltung der Mautstrecken nicht mitübertragen wird.

#### Mautkontrollorgane

§ 12. (1) Die Mauteinhebungsberechtigten können Bedienstete mit der Überprüfung der ordnungsgemäßen Entrichtung der fahrleistungs- und zeitabhängigen Maut im Bereich der Mautstrecken (§ 3 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 in der jeweils geltenden Fassung) betrauen.

- 9 -

(2) Teilt ein Fahrzeuglenker dem mit der Überprüfung betrauten Mautkontrollorgan unaufgefordert mit, daß er die Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet hat, so hat das Mautkontrollorgan vom Kraftfahrzeuglenker eine in den Mautordnungen festzusetzende Maut einzuheben, die den Betrag von 1000 Schilling samt Umsatzsteuer nicht überschreiten darf.

(3) Unterläßt ein Kraftfahrzeuglenker die in Abs. 4 vorgesehene Mitteilung, so hat das Mautkontrollorgan eine in den Mautordnungen festzusetzende Maut bis zur doppelten Höhe des gemäß Abs. 4 festgesetzten Betrages einzuheben.

(4) Die Maut kann bargeldlos und in bestimmten, in den Mautordnungen einheitlich festgelegten, fremden Währungen, entrichtet werden.

(5) Das Mautkontrollorgan hat eine Zahlungsbestätigung auszustellen und dem Kraftfahrzeuglenker zu übergeben, welche für den Tag der Ausstellung als Beweis über die ordnungsgemäße Entrichtung der zeitabhängigen Maut oder der fahrleistungsabhängigen

Maut für den im Zeitpunkt der Überprüfung benützten Mautstreckenabschnitt gilt.

(6) Verweigert der Kraftfahrzeuglenker die Zahlung, so hat das Mautkontrollorgan den Kraftfahrzeuglenker von der weiteren Benützung der Mautstrecken auszuschließen und das Verlassen der Mautstrecke bei der nächstliegenden Abfahrt anzuordnen.

## Strafbestimmungen

### § 13. (1) Kraftfahrzeuglenker, die

Mautstrecken gemäß § 1 Abs. 1 benützen, ohne die fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, oder

mautpflichtige Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) oder Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) benützen, ohne die zeitabhängige Maut durch Anbringen einer Mautvignette am Kraftfahrzeug vor der mautpflichtigen Straßenbenützung ordnungsgemäß zu entrichten,

begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde, im Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde von dieser, mit Geldstrafe bis zu 30000 Schilling zu bestrafen. Der Versuch ist strafbar.

(2) Die Tat nach Abs. 1 wird straflos, wenn der Täter bei der Betretung, wenngleich auf Aufforderung, eine in den Mautordnungen festzusetzende Maut zahlt.

(3) Die Bezirksverwaltungsbehörde kann Auskünfte darüber verlangen, wer zu einem bestimmten Zeitpunkt ein nach dem Kennzeichen bestimmtes Kraftfahrzeug gelenkt hat. Diese Auskunft, welche den Namen und Anschrift der betreffenden Person enthalten muß, hat der Zulassungsbesitzer zu erteilen; kann er diese Auskunft nicht erteilen, so hat er die Person zu benennen, die die Auskunft erteilen kann, diese trifft dann die Auskunftspflicht; die Angaben des Auskunftspflichtigen entbinden die Behörde nicht, diese Angaben zu überprüfen, wenn dies nach den Umständen des Falles geboten erscheint. Die Auskunft ist unverzüglich, im Falle einer schriftlichen Aufforderung binnen zwei Wochen nach Zustellung zu erteilen. Wenn eine solche Auskunft ohne entsprechen Aufzeichnungen nicht gegeben werden könnte, sind diese Aufzeichnungen zu führen. (Verfassungsbestimmung) Gegenüber der Befugnis der Bezirksverwaltungsbehörde oder der Bundespolizeibehörde, derartige Auskünfte zu verlangen, treten Rechte auf Auskunftsverweigerung zurück.

- 11 -

(4) Wer den Bestimmungen des Abs. 3 zuwiderhandelt, ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe bis zu 30000 Schilling zu bestrafen .

(5) Die Organe der Bundesgendarmerie haben bei der Vollziehung des Abs. 1 als Hilfsorgane der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde einzuschreiten.

(6) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 können die Bestimmungen des § 50 VStG 1991 mit der Maßgabe angewendet werden, daß Geldstrafen bis zu 3000 Schilling sofort eingehoben werden.

(7) Fällt eine Übertretung gemäß Abs. 1 unter Verwaltungsübertretungen gemäß § 50 Abs. 1 VStG 1991, wird sie von einem dem anzeigenden Organ unbekanntem Kraftfahrzeuglenker begangen und ist die Übergabe eines Beleges gemäß § 50 Abs. 2 VStG 1991 an den Täter oder die Hinterlassung am Tatort nicht möglich, so kann der Beleg auch dem Zulassungsbesitzer zugestellt werden.

(8) Eine Tat, die den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, gilt nicht als Verwaltungsübertretung.

(9) 50 v.H. der eingehobenen Straf gelder sind für die Erhaltung der Bundesstraßen zu verwenden, 50 v.H. für den Aufwand der Organe der Bundesgendarmerie und der Bundessicherheitswache, der diesen aus der Wahrnehmung der Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 entsteht.

### Straßenbenützungsabgabe

§ 14. Sobald eine fahrleistungsabhängige Maut für Kraftfahrzeuge und von diesen gezogenen Anhängern, deren höchst zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination 12 t oder mehr beträgt,

eingehoben wird, darf eine Straßenbenützungsabgabe entgegen § 2 Z 6 des Bundesgesetzes BGBl.Nr. 629/1994 in der jeweils geltenden Fassung auch nicht für die Benützung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erhoben werden.

#### Vollzugsbestimmung

§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 Abs. 1 bis 3, des § 3, des § 5, des § 7 Abs. 1 bis 9 und des § 9 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 10 und des § 14 der Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich des § 13 der Bundesminister für Inneres betraut.



**Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996****ERLÄUTERnde BEMERKUNGEN  
zum Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996**Allgemeiner Teil:

Die Zuständigkeit zur Erlassung dieses Gesetzes ist durch die Kompetenz des Bundes zur Regelung der "Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge außer der Straßenpolizei" Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG begründet. Diese Straßenrechtszuständigkeit umfaßt u.a. auch die Verpflichtung, die Kosten des Straßenbaues bzw. der Straßenerhaltung zu tragen oder zu diesen Kosten beizutragen. Im Rahmen dieser Zuständigkeit können auch zivilrechtliche Beziehungen geregelt werden.

Die Befugnis zur Erlassung von begleitenden Strafbestimmungen steht nach dem Annex- oder Adhäsionsprinzip jenem Gesetzgeber zu, der zur Regelung der Hauptmaterie berufen ist. Auch dafür ist daher der Bund nach Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG zuständig.

Besonderer Teil:Zu § 1:

Im Abs. 1 dieser Gesetzesstelle wird zunächst der Grundsatz der Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut festgelegt, wobei der Anwendungsbereich unter Rücksichtnahme auf die Richtlinie 93/89 EWG vom 25.10.1993 festgelegt wird. Dies unter Berücksichtigung des Umstandes, daß bei Verwirklichung eines

- 2 -

automatischen Mautsystems die Behandlung von Güterkraftfahrzeugen und anderen Kraftfahrzeugen kaum getrennt erfolgen kann.

In den Absätzen 2 bis 4 wird die Festlegung der Bundesstraßenstrecken für die erstmals eine Maut einzuheben ist und ihrer Mautstellen festgelegt und die Möglichkeit der Übertragung der für die Umsetzung erforderlichen Aufgaben an Dritte.

Zu § 2:

Die Umsetzung der fahrleistungsabhängigen Bemautung von Kraftfahrzeugen soll in zwei Stufen erfolgen.

Diese Maßnahme soll die technisch aufwendige Einführung eines automatischen Mautsystems erleichtern. Vorgezogen wird die Bemautung jener Kraftfahrzeuge, die von einem automatischen Erkennungssystem aufgrund ihrer Merkmale als Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen erkennbar sind. Die für die Einführung im Gesetz genannten Zeiträume gelten unter der Voraussetzung, daß innerhalb dieser Zeiträume die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden können, um die Abwicklung der Bemautung zu gewährleisten.

Zu § 3:

Die Gestaltung und die Festsetzung der Mauttarife werden einer Verordnung vorbehalten, wobei sich die Höhe dieser Tarife nach den streckenbezogenen Kosten, den von den Kraftfahrzeugen ausgehenden Belastungen und der vom Kraftfahrzeugbenützer gewählten Art der Mautentrichtung richtet.

Zu § 4:

Die Mauteinhebung soll mit Hilfe elektronischer Einrichtungen

- 3 -

möglichst reibungslos, ohne Beeinträchtigung der Flüssigkeit des Verkehr, erfolgen.

Zu § 7:

Vor der tatsächlichen Umsetzung der fahrleistungsabhängigen Maut wird als Zwischenlösung eine zeitabhängige Maut für Kraftfahrzeuge und deren Anhänger mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von unter 12 Tonnen vorgesehen. Diese Maut ist durch Anbringen einer Mautvignette zu entrichten, deren Preis für ein- und mehrspurige Kraftfahrzeuge unter Berücksichtigung der von ihnen gezogenen Anhänger und ihres höchst zulässigen Gesamtgewichtes sowie ihrer Gültigkeitsdauer, unterschiedlich gestaltet ist.

Desweiteren wird dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten die Ermächtigung erteilt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Regelungen zu treffen, die einen begünstigen Erwerb von Mautkarten der Bundesstraßengesellschaften durch einen Vignettenwerber bzw. Vignettenbesitzer ermöglichen.

Zu § 9:

Die Einnahmen aus den zeitabhängigen Mauten sind von den Einhebungsberechtigten an den Bund abzuführen. Die Gesetzesstelle sieht eine Zweckbindung für jenen Teil der Einnahmen vor, der vorwiegend aus den zeitabhängigen Mauten für Motorräder und PKW resultiert.

Zu den §§ 11 bis 13 :

Um eine Kontrolle des Anbringens der vorgeschriebenen Mautvignetten sicherzustellen, wird einerseits die Betrauung von eigenen Mautkontrollorganen mit der Überwachungsaufgabe vorgesehen und werden andererseits notwendige Strafbestimmungen geschaffen, um sicherzustellen, daß in einem Verwaltungsstrafverfahren Übertretungen der Mautordnung geahndet werden können.