

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das ASFINAG-Gesetz und das Bundesstraßengesetz 1971 geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 130/1997, wird wie folgt geändert:

1. Im Artikel II § 1 wird die Wortfolge „100 Millionen Schilling“ durch die Wortfolge „7 Millionen Euro“ ersetzt.
2. Nach Artikel VIII werden folgende neue Artikel IX und X eingefügt:

„Artikel IX

Herstellung, Erweiterung und Erhaltung von Bundesstraßen

§ 1. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ermächtigt, mit der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (ASFINAG) einen Werkvertrag über die Herstellung, Erweiterung und Erhaltung folgender Bundesstraßen im Umfang ihrer Beschreibung in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 in der jeweils geltenden Fassung, abzuschließen, sofern diese Bundesstraßen nicht nach den Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996, BGBl. Nr. 201 in der jeweils geltenden Fassung für die Bemautung vorgesehen sind:

- a) A 5 Nord Autobahn,
- b) B 61 Günser Straße,
- c) B 100 Drautal Straße,
- d) B 108 Felbertauern Straße,
- e) B 161 Paß Thurn Straße,
- f) B 178 Loferer Straße,
- g) B 179 Fernpaß Straße,
- h) B 180 Reschen Straße,

- i) B 191 Liechtensteiner Straße,
- j) B 302 Wiener Nordrand Straße,
- k) B 303 Weinviertler Straße,
- l) B 304 Stockerauer Straße,
- m) B 305 Wiener Nordostrand Straße,
- n) B 307 Parndorfer Straße,
- o) B 308 Klingenbacher Straße,
- p) B 309 Steyrer Straße,
- q) B 310 Mühlviertler Straße,
- r) B 311 Pinzgauer Straße,
- s) B 317 Friesacher Straße,
- t) B 319 Fürstenfelder Straße,
- u) B 320 Ennstal Straße.

§ 2. Der Werkvertrag hat

- a) vorzusehen, dass die ASFINAG die Verpflichtung des Bundes gemäß §§ 7 und 7a des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 in der jeweils geltenden Fassung, zu übernehmen hat und den Bund diesbezüglich schad- und klaglos zu halten hat,
- b) dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Recht einzuräumen, der ASFINAG Zielvorgaben zu setzen und eine Kontrolle hinsichtlich der Maßnahmen der Gesellschaft einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen, wobei insbesondere vorzusorgen ist, dass dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Erlassung der für die technische Durchführung anzuwendenden Vorschriften vorbehalten bleibt und ihm zur Abstimmung rechtzeitig im vorhinein Finanzpläne zur Ermittlung des Finanzbedarfs gemäß § 3 vorgelegt werden,
- c) die ASFINAG zu verpflichten, die Bundesländer nach den Erfordernissen einer wirtschaftlichen, zweckmäßigen und sparsamen Gebarung mit der Erfüllung von im Werkvertrag übertragenen Aufgaben zu betrauen, und
- d) die ASFINAG zu verpflichten, die im Werkvertrag übertragenen Aufgaben von jenen ihr gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113 in der jeweils geltenden Fassung, übertragenen Aufgaben gesondert zu verrechnen.

§ 3. Der Bund hat die Tätigkeiten der ASFINAG im Zusammenhang mit der Erfüllung der im Werkvertrag übertragenen Aufgaben abzugelten. Die im Werkvertrag vorgesehenen

Abgeltungen für jede einzelne übertragene Bundesstraßenstrecke gemäß § 1 haben sich an den zu erwartenden Aufwendungen der Gesellschaft zu orientieren. Der Gebarungserfolg der ASFINAG darf jedenfalls durch die Erfüllung der im Werkvertrag übertragenen Aufgaben nicht beeinträchtigt werden. Die Überweisung der Mittel durch den Bund erfolgt nach Maßgabe des Bedarfes (§ 2 lit. b) monatlich im voraus.

§ 4. Die ASFINAG hat bei Vergaben das Bundesvergabegesetz 1997, BGBl. I Nr. 56 in der jeweils geltenden Fassung, anzuwenden. Dies gilt nicht für Aufträge gemäß § 2 lit. c.

§ 5. Die ASFINAG und die gemäß § 2 lit. c betrauten Bundesländer müssen die zur Durchführung ihrer Aufgaben nach der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194/1994, und dem Ziviltechnikergesetz 1993, BGBl. Nr. 156/1994, jeweils in der geltenden Fassung, erforderlichen Befähigungen, Berechtigungen und Nachweise bis zum Ablauf der Frist gemäß § 12 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 107/1999, nicht erbringen.

Artikel X

Übertragung von Liegenschaften an die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Eigentum an Liegenschaften, an denen ein Fruchtgenussrecht gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113 in der jeweils geltenden Fassung, besteht, entgeltlich der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft unter Anrechnung des von ihr geleisteten Fruchtgenussentgeltes zu übertragen, sofern es sich nicht um unmittelbar dem Verkehr dienende Flächen handelt.“

3. Der bisherige Artikel IX erhält die Bezeichnung „Artikel XI“.

4. Im neuen Artikel XI § 2 wird vor der Wortfolge „im übrigen“ folgende Wortfolge eingefügt:

„hinsichtlich des Artikel IX §§ 1 bis 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Artikel IX § 4 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des Artikel IX § 5 der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit, hinsichtlich des Artikel X der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie,“.

Artikel II

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 182/1999, wird wie folgt geändert:

Nach § 34a wird folgender § 34b eingefügt:

„§ 34b. Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

Der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft stehen hinsichtlich jener Bundesstraßen, über die sie mit dem Bund einen Werkvertrag gemäß Artikel IX § 1 des ASFINAG-Gesetzes, BGBl. Nr. 591/1982, abgeschlossen hat, alle in diesem Bundesgesetz dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) eingeräumten Zustimmungs- und Antragsrechte zu.“

Vorblatt

Probleme:

Planung, Bau und Erhaltung eines Teiles des höchst- und hochrangigen Bundesstraßennetzes sind der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft mit

Fruchtgenussvertrag übertragen worden. Die restlichen Strecken dieses Netzes werden weiterhin im Rahmen der Auftragsverwaltung von den Ländern verwaltet.

Ziele:

Um eine einheitliche Besorgung der Aufgaben hinsichtlich des höchst- und hochrangigen Bundesstraßennetzes zu gewährleisten, sollen nunmehr Bundesstraßen im Umfang von ca. 920 Kilometern der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft durch Abschluss eines Werkvertrages übertragen werden können.

Inhalt:

Im ASFINAG-Gesetz werden die notwendigen gesetzlichen Vorkehrungen getroffen, insbesondere werden die übertragbaren Bundesstraßenstrecken angeführt und Mindestinhalte des Werkvertrages angegeben. Weiters wird dem Bund die Möglichkeit eingeräumt, das Eigentum an Liegenschaften an die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft zu übertragen. Die Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 betrifft die Einräumung von Zustimmungs- und Antragsrechten an die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft, wenn sie nach Abschluss des Werkvertrages mit der Besorgung von Aufgaben der Bundesstraßenverwaltung betraut ist.

Alternativen:

Beibehalten der Auftragsverwaltung für einen Teil des höchst- und hochrangigen Bundesstraßennetzes.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Eine Infrastruktur, die die aktuellen Ansprüche erfüllt und für zukünftige Erfordernisse vorbereitet ist, zählt zu den elementaren Voraussetzungen für einen attraktiven Wirtschaftsstandort Österreich. In diesem Zusammenhang ist eine einheitliche Gestaltung nicht nur des Mautstraßennetzes, sondern aller hochrangigen Bundesstraßen sicherzustellen.

Finanzielle Auswirkungen:

Konkrete Angaben über die finanziellen Auswirkungen auf den Bund und die Länder können vor Abschluss des Werkvertrages nicht gemacht werden. Der Entwurf sieht aber jedenfalls vor, dass die Länder von der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft mit der Besorgung der von ihnen bisher im Rahmen der Auftragsverwaltung wahrgenommenen Aufgaben betraut werden.

EU-Konformität:

gegeben

Erläuterungen**Allgemeiner Teil****Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:**

Das höchst- und hochrangige Bundesstraßennetz wurde im Rahmen einer Überprüfung des hochrangigen Straßennetzes in Hinblick auf aktuelle und künftige verkehrs- und wirtschaftspolitische Anforderungen durch die Studie betreffend die „Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ (GSD-Studie) festgestellt.

Die nunmehr zur Übertragung an die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft vorgesehenen Bundesstraßen betreffen verschiedene Kategorien von

Bundesstraßen, eine Autobahn (A 5), die 1999 neu geschaffenen Bundesstraßen des Types B 300 und einfache Bundesstraßen B (z.B. B 61 Günser Straße). Die A 5 Nord Autobahn wurde in den Katalog der an die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft übertragbaren Strecken aufgenommen, da diese Autobahn andernfalls das einzige dem höchst- bzw. hochrangigen Straßennetz zuzuordnende Straßenstück wäre, das in der Auftragsverwaltung des Landes verbliebe.

Wird eine zur Übertragung vorgesehene Bundesstraße gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 als fahrleistungsabhängig zu bemaute Strecke festgelegt, ist gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 der Fruchtgenussvertrag zwischen Bund und der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft zu ergänzen. Auf eine solche Strecke sind dann die Festlegungen des Werkvertrages nicht mehr anzuwenden.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Artikel 10 Abs. 1 Z 9 als Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr zu Bundesstraßen erklärten Straßenzüge.

Besonderer Teil

Zu Art. I Z 1:

Es erfolgt die Euro-Umstellung hinsichtlich des Mindestkapitals der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft.

Zu Art. I Z 2:

Im Zuge der Umgestaltung der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft durch das Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 wurde sie als eine selbständige Gesellschaft konzipiert, der im Rahmen des Fruchtgenussrechtes eigene Einnahmen eröffnet wurden und die auch die aushaftenden Kredite im eigenen Namen übernommen hat. Die Erweiterung des mit dem Fruchtgenussvertrag übertragenen Aufgabenbereiches soll daher gemäß Art. IX § 1 im Wege eines Werkvertrages erfolgen.

Art. IX § 2 legt die Mindestinhalte des Werkvertrages in Anlehnung an die im Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 getroffenen Bestimmungen fest.

Lit.c) sieht die Beauftragung der Länder mit der Weiterführung der bisher im Rahmen der

Auftragsverwaltung wahrgenommenen Aufgaben im höchst- und hochrangigen Bundesstraßennetz im Rahmen zwischen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft und den Ländern abzuschließender Werkverträge vor. Dies ist notwendig, da die Länder auf Grund der ihr bisher übertragenen Aufgaben Personal und sonstige Ressourcen vorgehalten haben.

Lit. d) sieht vor, dass die neuen Aufgaben von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft gesondert und rechnerisch getrennt von ihren übrigen Tätigkeiten, die sie auf Grund des Fruchtgenussvertrages entfaltet, besorgt werden müssen. Eine Vermengung mit der Geschäftstätigkeit, die in Ausübung des zwischen Bund und der Gesellschaft abgeschlossenen Fruchtgenussvertrages erfolgt, könnte als ein Verstoß gegen die Wegekostenrichtlinie der EU anzusehen sein, da in diesem Fall eine Wegekostenrechnung zur Festlegung der zulässigen Mauthöhen nicht möglich wäre.

Mit der Betrauung der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft mit den Planungs-, Errichtungs- und Erhaltungsaufgaben der Bundesstraßen gemäß Art. IX § 1 ist die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch den Bund verbunden (Art. IX § 3). Es wird der Rahmen abgesteckt, wie die Regelung der Abgeltung der Gesellschaft im Werkvertrag zu erfolgen hat. Weiters wird der Mechanismus der vom Bund zu leistenden Zahlungen festgelegt, die sich auf Grund der mit dem Bund abgestimmten Finanzpläne ergeben.

Es besteht keine sachliche Rechtfertigung, die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft den Regelungen des Bundesvergabegesetzes zu unterstellen, wenn die Länder mit Aufgaben beauftragt werden sollen, die diese bisher schon im Rahmen der Auftragsverwaltung besorgt haben (Art. IX § 4).

Art. IX § 5 sieht vor, dass die für die Durchführung der übertragenen Aufgaben erforderlichen Befähigungen, Berechtigungen und Nachweise erst mit Ablauf der im ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 festgelegten Frist zu erbringen sind.

Art. X ermöglicht eine bessere Verwertung der im Bundeseigentum stehenden Grundflächen, die nicht unmittelbar als Verkehrsflächen benötigt werden.

Zu Art. I Z 4:

In der Vollzugsbestimmung werden die neu eingefügten Artikel IX und X berücksichtigt.

Zu Art. II:

- 9 -

Wenn der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft bisher von der Bundesstraßenverwaltung besorgte Aufgaben übertragen werden sollen, erscheint es zweckmäßig, der Gesellschaft auch alle dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) im Bundesstraßengesetz 1971 eingeräumten Zustimmungs- und Antragsrechte zuzuweisen.

Textgegenüberstellung
ASFINAG-Gesetz

Geltende Fassung:

Vorgeschlagene Fassung:

<p style="text-align: center;">Artikel II</p> <p style="text-align: center;">Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft</p> <p>§ 1. Der Bund hat eine Gesellschaft mit dem Firmenwortlaut „Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft“ mit dem Sitz in Wien und mit einem Grundkapital von mindestens 100 Millionen Schilling, deren gesamte Anteile dem Bund vorbehalten bleiben, zu errichten.</p>	<p style="text-align: center;">Artikel II</p> <p style="text-align: center;">Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft</p> <p>§ 1. Der Bund hat eine Gesellschaft mit dem Firmenwortlaut „Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft“ mit dem Sitz in Wien und mit einem Grundkapital von mindestens 7 Millionen Euro, deren gesamte Anteile dem Bund vorbehalten bleiben, zu errichten.</p>
<p>---</p>	<p style="text-align: center;">Artikel IX</p> <p style="text-align: center;">Herstellung, Erweiterung und Erhaltung von Bundesstraßen</p> <p>§ 1. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ermächtigt, mit der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (ASFINAG) einen Werkvertrag über die Herstellung, Erweiterung und Erhaltung folgender Bundesstraßen im Umfang ihrer</p>

	<p>Beschreibung in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 in der jeweils geltenden Fassung, abzuschließen, sofern diese Bundesstraßen nicht nach den Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996, BGBl. Nr. 201 in der jeweils geltenden Fassung für die Bemauftragung vorgesehen sind:</p> <p>v) A 5 Nord Autobahn, w) B 61 Günser Straße, x) B 100 Drautal Straße, y) B 108 Felbertauern Straße, z) B 161 Paß Thurn Straße, aa) B 178 Loferer Straße, bb) B 179 Fernpaß Straße, cc) B 180 Reschen Straße, dd) B 191 Liechtensteiner Straße, ee) B 302 Wiener Nordrand Straße, ff) B 303 Weinviertler Straße, gg) B 304 Stockerauer Straße, hh) B 305 Wiener Nordostrand Straße, ii) B 307 Parndorfer Straße, jj) B 308 Klingenbacher Straße,</p>
--	---

	<p>kk) B 309 Steyrer Straße, ll) B 310 Mühlviertler Straße, mm) B 311 Pinzgauer Straße, nn) B 317 Friesacher Straße, oo) B 319 Fürstenfelder Straße, pp) B 320 Ennstal Straße.</p> <p>§ 2. Der Werkvertrag hat</p> <p>e) vorzusehen, dass die ASFINAG die Verpflichtung des Bundes gemäß §§ 7 und 7a des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 in der jeweils geltenden Fassung, zu übernehmen hat und den Bund diesbezüglich schad- und klaglos zu halten hat,</p> <p>f) dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Recht einzuräumen, der ASFINAG Zielvorgaben zu setzen und eine Kontrolle hinsichtlich der Maßnahmen der Gesellschaft einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen, wobei insbesondere vorzusorgen ist, dass dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Erlassung der für die technische Durchführung anzuwendenden Vorschriften vorbehalten bleibt und ihm zur Abstimmung rechtzeitig im vorhinein Finanzpläne zur</p>
--	---

	<p>Ermittlung des Finanzbedarfs gemäß § 3 vorgelegt werden,</p> <p>g) die ASFINAG zu verpflichten, die Bundesländer nach den Erfordernissen einer wirtschaftlichen, zweckmäßigen und sparsamen Gebarung mit der Erfüllung von im Werkvertrag übertragenen Aufgaben zu betrauen, und</p> <p>h) die ASFINAG zu verpflichten, die im Werkvertrag übertragenen Aufgaben von jenen ihr gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113 in der jeweils geltenden Fassung, übertragenen Aufgaben gesondert zu verrechnen.</p> <p>§ 3. Der Bund hat die Tätigkeiten der ASFINAG im Zusammenhang mit der Erfüllung der im Werkvertrag übertragenen Aufgaben abzugelten. Die im Werkvertrag vorgesehenen Abgeltungen für jede einzelne übertragene Bundesstraßenstrecke gemäß § 1 haben sich an den zu erwartenden Aufwendungen der Gesellschaft zu orientieren. Der Gebarungserfolg der ASFINAG darf jedenfalls durch die Erfüllung der im Werkvertrag übertragenen Aufgaben nicht beeinträchtigt werden. Die Überweisung der Mittel durch den Bund erfolgt nach Maßgabe des Bedarfes (§ 2 lit. b) monatlich im voraus.</p>
--	--

	<p>§ 4. Die ASFINAG hat bei Vergaben das Bundesvergabegesetz 1997, BGBl. I Nr. 56 in der jeweils geltenden Fassung, anzuwenden. Dies gilt nicht für Aufträge gemäß § 2 lit. c.</p> <p>§ 5. Die ASFINAG und die gemäß § 2 lit. c betrauten Bundesländer müssen die zur Durchführung ihrer Aufgaben nach der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194/1994, und dem Ziviltechnikergesetz 1993, BGBl. Nr. 156/1994, jeweils in der geltenden Fassung, erforderlichen Befähigungen, Berechtigungen und Nachweise bis zum Ablauf der Frist gemäß § 12 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 107/1999, nicht erbringen.</p>
---	<p>Artikel X</p> <p>Übertragung von Liegenschaften an die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft</p> <p><i>Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, im Einvernehmen</i></p>

	<i>mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Eigentum an Liegenschaften, an denen ein Fruchtgenussrecht gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113 in der jeweils geltenden Fassung, besteht, entgeltlich der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft unter Anrechnung des von ihr geleisteten Fruchtgenussentgeltes zu übertragen, sofern es sich nicht um unmittelbar dem Verkehr dienende Flächen handelt.</i>
<p>Artikel IX Inkrafttreten Vollziehung</p> <p>§ 1. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. November 1982 in Kraft. Die mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 bewirkten Änderungen dieses Bundesgesetzes treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.</p> <p>§ 2. Mit der Vollziehung sind betraut: Hinsichtlich des Art. I §§ 14,15 und 16 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des Art. II §§ 2 Abs. 2, 9 und 10 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des Art. II der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. IV der</p>	<p>Artikel XI Inkrafttreten Vollziehung</p> <p>§ 1. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. November 1982 in Kraft. Die mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 bewirkten Änderungen dieses Bundesgesetzes treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.</p> <p>§ 2. Mit der Vollziehung sind betraut: Hinsichtlich des Art. II §§ 14,15 und 16 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des Art. II §§ 2 Abs. 2, 9 und 10 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des Art. II der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. IV der</p>

Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. V § 1 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. V § 2 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des Art. VIII der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, im übrigen der Bundesminister für Finanzen.	Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. V § 1 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. V § 2 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des Art. VIII der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des Artikel IX §§ 1 bis 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Artikel IX § 4 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des Artikel IX § 5 der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit, hinsichtlich des Artikel X der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, im übrigen der Bundesminister für Finanzen.
---	--

Textgegenüberstellung
Bundesstraßengesetz

Geltende Fassung:

Vorgeschlagene Fassung:

---	<p>§ 34b. Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft</p> <p>Der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft stehen hinsichtlich jener Bundesstraßen, über die sie mit dem Bund einen Werkvertrag gemäß Artikel IX § 1 des ASFINAG-Gesetzes, BGBl. Nr. 591/1982, abgeschlossen hat, alle in diesem Bundesgesetz dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) eingeräumten Zustimmungs- und Antragsrechte zu.</p>
-----	---

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz betreffend die Finanzierung von Bundesstraßen, BGBl. Nr. 201/1996 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 107/1999, wird wie folgt geändert:

1. Im § 1 Abs. 1 wird die Bezeichnung „B 315“ durch die Bezeichnung „B 180“ ersetzt.
2. Im § 1 Abs. 2 wird die Bezeichnung „Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten“ durch die Bezeichnung „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.
3. § 1 Abs. 3 und 4 entfallen.
4. Im § 2 Abs. 2 wird die Bezeichnung „Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten“ durch die Bezeichnung „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt und es entfällt die Wortfolge „und der Fertigstellung der Mautstellen für verkehrswirksam zusammenhängende Mautstreckenabschnitte“.
5. Im § 3 Abs. 1 lauten der dritte und vierte Satz:
„Sie kann dabei auch auf die von bestimmten Fahrzeugkategorien ausgehenden Umweltbelastungen und den Zeitpunkt der Straßenbenützung Bedacht nehmen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die genannten Grundsätze und die Vorschläge der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft die Mautstreckenabschnitte und Mauttarife durch Verordnung fest.“
6. Im § 3 Abs. 2 wird das Wort „Mautpflicht“ durch die Wortfolge „Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut“ ersetzt.
7. § 3 Abs. 3 entfällt.

8. § 4 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft hat einheitlich Bedingungen für die Benützung der Mautstrecken gemäß §§ 1 und 7 Abs. 1 (Mautordnung) festzulegen und in ihrem Rahmen auch die Beschaffenheit der Geräte zur elektronischen Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut und deren Verwendung durch die Kraftfahrzeuglenker festzusetzen. Die Mautordnung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.“

9. § 4 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtungen die Kraftfahrzeuglenker vor der mautpflichtigen Straßenbenützung ihre Fahrzeuge mit Geräten zur elektronischen Abbuchung der Maut ausstatten können. In der Mautordnung kann ein angemessener Kostenersatz für diese Geräte vorgesehen werden.“

10. § 6 Abs. 1 erhält die Bezeichnung „§ 6“; Abs. 2 entfällt.

11. Im § 7 Abs. 1 zweiter Satz wird die Wortfolge „auf keinem der gemäß § 1 Abs. 3 festgelegten Mautstreckenabschnitte eine“ durch das Wort „keine“ ersetzt.

12. § 7 Abs. 2 bis 4 entfallen.

13. § 7 Abs. 5 erhält die Bezeichnung „§ 7 Abs. 2“.

14. § 7 Abs. 6 erhält die Bezeichnung „§ 7 Abs. 3“; nach dem Wort „erwerben“ wird der Beistrich durch einen Punkt ersetzt und es entfällt die Wortfolge „deren Preis samt Umsatzsteuer 60 S beträgt“.

15. § 7 Abs. 7 erhält die Bezeichnung „§ 7 Abs. 4“; die Bezeichnung „Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten“ wird durch die Bezeichnung „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

16. § 7 Abs. 8 erhält die Bezeichnung „§ 7 Abs. 5“; der zweite Satz wird durch folgende

Sätze ersetzt:

„Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Straßenbenützung im Zeitraum von zwei Monaten. Die Gültigkeit endet mit Ablauf jenes Tages, der durch sein Tagesdatum dem ersten Gültigkeitstag entspricht. Fehlt dieser Tag im zweiten Monat, so endet die Gültigkeit mit Ablauf des letzten Tages dieses Monats.“

17. § 7 Abs. 10 erhält die Bezeichnung „§ 7 Abs. 6“; die Bezeichnung „Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten“ wird durch die Bezeichnung „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt und das Wort „Mautpflicht“ durch die Wortfolge „Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut“ ersetzt.

18. § 7 Abs. 10a erhält die Bezeichnung „§ 7 Abs. 7“; im ersten Satz wird nach dem Wort „Kategorie“ das Wort „kostenlos“ eingefügt.

19. § 7 Abs. 11 erhält die Bezeichnung „§ 7 Abs. 8“; im ersten Satz wird die Bezeichnung „Abs. 8“ durch die Bezeichnung „Abs. 5“ ersetzt und im zweiten Satz entfällt die Wortfolge „und statt des Anbringens einer Vignette für die in Abs. 2 Z 5 genannte Fahrzeugkategorie auch das Anbringen zweier Vignetten für die in Abs. 2 Z 4 genannte Fahrzeugkategorie“.

20. § 7 Abs. 12 erhält die Bezeichnung „§ 7 Abs. 9“.

21. Im § 8 Abs. 1 lautet der erste Satz:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Vignettenpreise durch Verordnung nach Fahrzeugkategorien und nach zeitlicher Geltungsdauer fest, wobei auf die Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten der Mautstrecken gemäß §§ 1 und 7 Abs. 1 Bedacht zu nehmen ist.“

22. Im § 8 Abs. 2 entfällt im ersten Satz die Wortfolge „für mehrspurige Kraftfahrzeuge auch“; es entfällt der zweite Satz und es entfällt im dritten Satz das Wort „aber“.

23. § 10 samt Überschrift entfällt.

24. § 12 samt Überschrift entfällt.

25. Im § 14 Abs. 1 wird die Wortfolge „der §§ 12 und 13“ durch die Wortfolge „des § 13“ ersetzt; es entfallen die Wortfolgen „§ 12 Abs. 4 und“, „des § 12 Abs. 5 Z 2“ und der Beistrich nach dem Wort „VStG“.

26. Im § 14 Abs. 2 entfällt die Wortfolge „§ 12 Abs. 4 und“.

27. Im § 14 Abs. 3 lautet der erste Satz:

„Die Mautaufsichtsorgane wirken auf den Mautstrecken an der Vollziehung dieses Gesetzes durch die Entgegennahme von Zahlungen gemäß § 13 Abs. 3 mit“.

28. § 17 lautet:

„17. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des § 1 Abs. 2, des § 3 Abs. 1, der §§ 4 und 5, des § 7 mit Ausnahme des Abs. 7 erster und zweiter Satz, des § 8 sowie des § 13 Abs. 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 15 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 7 Abs. 7 erster und zweiter Satz der Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des § 14 Abs. 4 der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des § 14 der Bundesminister für Inneres und der Bundesminister für Finanzen, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, betraut.“

29. § 18 lautet:

„§ 18. Ab dem 1. Jänner 2002 lauten im § 7 Abs. 4 Z 2 und im § 13 die Betragsangaben wie folgt:

statt 550 S 40 Euro,
statt 3 000 S 220 Euro,
statt 9 000 S 660 Euro,
statt 30 000 S 2 200 Euro.“

Vorblatt

Probleme:

Untersuchungen haben ergeben, dass Mautsysteme ohne Beeinflussung des fließenden Verkehrs bereits in anderen Ländern im Einsatz sind und auch für Österreich umsetzbar sind.

Ziele:

Es soll von den Festlegungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 abgegangen werden, die verpflichtend die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nach den Grundsätzen eines halboffenen Mautsystems und in der Art der dualen Bemautung vorsehen.

Inhalt:

Der Entwurf enthält die notwendigen gesetzlichen Anpassungen. Darüber hinaus werden einige redaktionelle Änderungen vorgenommen und die notwendige Regelung über die Euro-Umstellung getroffen. Da die Vignettenpreise nunmehr in der Vignettenpreisverordnung, BGBl. II Nr. 254/2000 geregelt sind, entfallen alle Bestimmungen über die Höhe der Vignettenpreise im Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996. Dagegen wird die Bestimmung der Vignettenpreisverordnung über die Gültigkeit der Zweimonatsvignette in das Gesetz selbst übernommen.

Alternativen:

Beibehalten der bisherigen Regelungen.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Eine Verschiebung des Beginnes der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut ist zu erwarten. Dies führt dazu, dass Investitionen in dem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft übertragenen Straßeninfrastrukturbereich erst später getroffen werden können.

Finanzielle Auswirkungen:

Beim Bund entfallen abhängig von der Verschiebung des Beginnes der Einhebung der

fahrleistungsabhängigen Maut Umsatzsteuereinnahmen. Indirekte finanzielle Auswirkungen auf den Bund können sich aus der Verpflichtung des Bundes gemäß Artikel II § 10 des ASFINAG-Gesetzes ergeben, wonach der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Aufrechterhaltung der Liquidität und des Eigenkapitals notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen sind. Finanzielle Auswirkungen auf andere Gebietskörperschaften sind nicht zu erwarten.

EU-Konformität:

Konformität mit der Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG vom 17. Juni 1999 ist bei Gewährleistung der Interoperabilität gegeben.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Der Entwurf sieht den Entfall all jener Bestimmungen vor, die die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nach den Grundsätzen eines halboffenen Mautsystems und in der Art der dualen Bemautung vorsehen oder damit zusammenhängen. Sobald auf Grund von Planungen der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft feststeht, auf Grund welchen Systemkonzeptes die Bemautung erfolgen soll, werden die notwendigen gesetzlichen Vorkehrungen gesondert zu treffen sein, insbesondere werden geeignete Strafbestimmungen festzulegen sein.

Finanzielle Auswirkungen:

Konkrete Aussagen über finanzielle Auswirkungen beim Bund können derzeit nicht getroffen werden, da noch nicht abzusehen ist, wie schnell die notwendigen Planungsarbeiten von der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft durchgeführt werden können.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Artikel 10 Abs. 1 Z 9 als Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr zu Bundesstraßen erklärten Straßenzüge.

Besonderer Teil

Zu Z 1:

Die Novelle des Bundesstraßengesetzes 1971 in BGBl. I Nr. 182/1999 änderte die Nummer der Reschen Straße von „B 315“ auf „B 180“.

Zu Z 2, 4, 5, 8, 15, 17, 21 und 28:

Artikel I Z 32 der Bundesministeriengesetz-Novelle 2000, BGBl. I Nr. 16/2000, sieht vor, dass die Angelegenheit der Bundesstraßen nunmehr dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie obliegen.

Zu Z 3 bis 5, 7 bis 11 und 24 bis 27:

Die Änderungen erfolgen im Sinne der im Allgemeinen Teil/Hauptgesichtspunkte des Entwurfes gemachten Darlegungen. Z 24 bis 27 sehen den Entfall aller Strafbestimmungen über die fahrleistungsabhängige Maut vor. Diese waren darauf aufgebaut, dass die Bemautung nach den Grundsätzen eines halboffenen Mautsystems und in der Art der dualen Mauteinhebung erfolgt.

Zu Z 6:

Es wird klargestellt, dass die im § 3 Abs. 2 geregelten Ausnahmen von der Mautpflicht solche von der Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut sind. Eine entsprechende Klarstellung hinsichtlich der Ausnahmen von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut erfolgt in Z 17.

Zu Z 12 bis 22:

Mit der Vignettenpreisverordnung BGBl. II Nr. 254/2000 wurden von § 7 abweichende Preise festgelegt. Da nunmehr alle Festlegungen von Vignettenpreisen nur noch auf Grundlage des § 8 durch Verordnung erfolgen sollen, entfallen alle Bestimmungen über die konkrete Höhe der Vignettenpreise. Es werden die notwendigen redaktionellen Änderungen vorgenommen, wobei zweckmäßigerweise in Z 16 die Bestimmung der Vignettenpreisverordnung über die von § 7 Abs. 8 abweichende Gültigkeit der Zweimonatsvignette in das Gesetz selbst aufgenommen wird. Z 18 bringt die redaktionelle Klarstellung, dass die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen behinderten Menschen eine Jahresvignette bei Vorliegen der Voraussetzungen kostenlos zur Verfügung zu stellen haben. Die Regelung des § 7 Abs. 11 über das Anbringen zweier im Gesamtpreis entsprechender Vignetten der mittleren Preiskategorie anstelle einer Vignette der höchsten Preiskategorie entfällt in Z 19, da sich das Preisgefüge durch die Vignettenpreisverordnung geändert hat. Mit der Änderung der Z 22 wird klargestellt, dass in der Vignettenpreisverordnung auch Wochenvignetten für einspurige Kraftfahrzeuge vorzusehen sind.

Zu Z 23:

Die Bestimmung über die Verwendung der Einnahmen aus den zeitabhängigen Mauten durch die Bundesstraßengesellschaften wurde durch die mit dem ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997, BGBl. I Nr. 113/1997, bewirkte Neuorganisation der ASFINAG

und des Mautstraßenwesens obsolet.

Zu Z 28:

In der Vollzugsbestimmung sind einerseits der Entfall und andererseits die Neubezeichnung vieler Bestimmungen zu berücksichtigen.

Zu Z 29:

Die Euro-Umstellung hinsichtlich des anrechenbaren Preises von 550 S beim Besitz einer Jahresvignette und zusätzlichem Erwerb einer Jahresmautkarte einer Bundesstraßengesellschaft erfolgt zu Gunsten der Straßenbenützer durch Aufrundung auf 40 Euro. Die Euro-Umstellung der Strafbeträge erfolgt nach dem Vorbild des Euro-Umstellungsgesetzes – Wehrrecht – EUGW, BGBl. I Nr. 87/2000.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung:

Vorgeschlagene Fassung:

Mauteinhebung an Bundesstraßen	Mauteinhebung an Bundesstraßen
<p>§ 1. (1) Der Benützer von Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und der B 301 Wiener Südrand Straße im Umfang ihrer Beschreibung in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl.I Nr. 31/1997, sowie der B 302 Wiener Nordrand Straße im Bereich der Strecke Hirschstetten (A 23, B 3d) bis zur Anbindung an die B 8 Angerner Straße (einschließlich Umfahrung Süßenbrunn) und der B 315 Reschen Straße im Bereich der Südumfahrung Landeck mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, hat dem Bund als Entgelt eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten.</p>	<p>§ 1. (1) Der Benützer von Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und der B 301 Wiener Südrand Straße im Umfang ihrer Beschreibung in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl.I Nr. 31/1997, sowie der B 302 Wiener Nordrand Straße im Bereich der Strecke Hirschstetten (A 23, B 3d) bis zur Anbindung an die B 8 Angerner Straße (einschließlich Umfahrung Süßenbrunn) und der B 180 Reschen Straße im Bereich der Südumfahrung Landeck mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, hat dem Bund als Entgelt eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten.</p>
(2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im	(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

<p>Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung weitere Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken, für die eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten ist, festlegen, sofern diese in ihrer baulichen Anlage den in Abs. 1 genannten Bundesstraßen bereits entsprechen oder nach ihrer Errichtung entsprechen oder neu zu errichtende Brücken, Tunnel oder Straßen über Gebirgspässe betreffen.....</p>	<p>kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung weitere Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken, für die eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten ist, festlegen, sofern diese in ihrer baulichen Anlage den in Abs. 1 genannten Bundesstraßen bereits entsprechen oder nach ihrer Errichtung entsprechen oder neu zu errichtende Brücken, Tunnel oder Straßen über Gebirgspässe betreffen.....</p>
<p>(3) Die fahrleistungsabhängige Maut ist nach den Grundsätzen eines halboffenen Mautsystems einzuheben. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Bundesstraßenstrecken gemäß Abs. 1 und 2 Mautstreckenabschnitte unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung durch Verordnung festzulegen. Den Mautstreckenabschnitten sind in der Verordnung Mautstellen zuzuordnen, deren Lage unter Bedachtnahme auf die Kosten der Errichtung, auf die zu erwartende verkehrliche Belastung der Mautstellen, auf eine weitgehende Verhinderung von Ausweichverkehr, auf die Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und nach Anhörung der jeweils betroffenen Länder zu regionalen Gesichtspunkten, wie folgt festzulegen ist:</p>	<p>entfällt</p>

1. die Lage der Hauptmautstellen durch Angabe der Kilometrierung des Bereiches, in dem sich neu zu errichtende Mautstellen befinden sollen, oder bei bereits bestehenden Mautstellen durch Angabe der Kilometrierung des Querschnittes der Bemaution auf der Hauptfahrbahn und

2. die Lage der Nebenmautstellen durch Angabe, an welchen Anschlußstellen sie sich befinden sollen.

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

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

entfällt

<p>§ 2. (2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Vorschlag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Verordnung den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nach Maßgabe der in Abs. 1 genannten Grundsätze und der Fertigstellung der Mautstellen für verkehrswirksam zusammenhängende Mautstreckenabschnitte fest.</p>	<p>§ 2. (2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Vorschlag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Verordnung den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nach Maßgabe der in Abs. 1 genannten Grundsätze fest.</p>
<p>§ 3. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat Vorschläge über die Festsetzung der Mauttarife nach Fahrzeugkategorien zu erstellen. Sie hat sich dabei an den Längen der Mautstreckenabschnitte sowie an den Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des betreffenden Mautstreckenabschnittes zu orientieren. Sie kann dabei auch auf die von bestimmten Fahrzeugkategorien ausgehenden Umweltbelastungen, den Zeitpunkt der Straßenbenützung und die Art der Mauteinhebung Bedacht nehmen. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die genannten Grundsätze und die Vorschläge der</p>	<p>§ 3. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat Vorschläge über die Festsetzung der Mauttarife nach Fahrzeugkategorien zu erstellen. Sie hat sich dabei an den Längen der Mautstreckenabschnitte sowie an den Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des betreffenden Mautstreckenabschnittes zu orientieren. Sie kann dabei auch auf die von bestimmten Fahrzeugkategorien ausgehenden Umweltbelastungen und den Zeitpunkt der Straßenbenützung Bedacht nehmen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die genannten Grundsätze und die Vorschläge der</p>

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die Mauttarife durch Verordnung fest.	Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft die Mautstreckenabschnitte und Mauttarife durch Verordnung fest.
(2) Von der Mautpflicht ausgenommen sind:	(2) Von der Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut ausgenommen sind:
(3) <i>Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft wird ermächtigt, bei einzelnen Mautstellen infolge mangelnder Betriebswirtschaftlichkeit zeitweise von der Einhebung der Maut abzusehen. In diesen Fällen entfällt für die Kraftfahrzeuglenker die Pflicht zur Entrichtung der Maut.</i>	entfällt
§ 4. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat einheitlich Bedingungen für die Benützung der Mautstrecken gemäß § 1 und § 7 Abs. 1 (Mautordnung) festzulegen und in ihrem Rahmen auch die Beschaffenheit der Geräte zur elektronischen Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut und deren Anbringung am oder im Fahrzeug festzusetzen. Die	§ 4. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat einheitlich Bedingungen für die Benützung der Mautstrecken gemäß §§ 1 und 7 Abs. 1 (Mautordnung) festzulegen und in ihrem Rahmen auch die Beschaffenheit der Geräte zur elektronischen Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut und deren Verwendung durch die Kraftfahrzeuglenker festzusetzen. Die

<p>Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat insbesondere die Benützung der gemäß § 1 Abs. 3 verordneten Mautstellen zu regeln. Die Mautordnung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.</p>	<p>Mautordnung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.</p>
<p><i>(2) Die überwiegende Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtungen ist anzustreben (§ 2). Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, daß der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht unterliegende Kraftfahrzeuge vor der mautpflichtigen Straßenbenützung mit Geräten zur elektronischen Abbuchung der Maut ausgerüstet werden können. In der Mautordnung kann ein angemessener Kostenersatz für diese Geräte vorgesehen werden.</i></p>	<p>(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtungen die Kraftfahrzeuglenker vor der mautpflichtigen Straßenbenützung ihre Fahrzeuge mit Geräten zur elektronischen Abbuchung der Maut ausstatten können. In der Mautordnung kann ein angemessener Kostenersatz für diese Geräte vorgesehen werden.</p>
<p>§ 6. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat deutlich und rechtzeitig auf fahrleistungs- und zeitabhängig bemaute Strecken hinzuweisen. Die Mautordnung und die Mauttarife sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft im Amtsblatt der Wiener Zeitung kundzumachen. Im grenznahen Bereich ist die Information durch Hinweise und Anschläge sicherzustellen.</p>	<p>§ 6. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat deutlich und rechtzeitig auf fahrleistungs- und zeitabhängig bemaute Strecken hinzuweisen. Die Mautordnung und die Mauttarife sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft im Amtsblatt der Wiener Zeitung kundzumachen. Im grenznahen Bereich ist die Information durch Hinweise und Anschläge sicherzustellen.</p>

<p>(2) Sofern die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut nicht auf der Hauptfahrbahn erfolgt, besteht im Bereich der Hauptmautstellen zwischen den Trenninselspitzen des Verzögerungstreifens und des Beschleunigungstreifens auf der Hauptfahrbahn ein Fahrverbot für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Dieses Fahrverbot gilt nicht für Einsatzfahrzeuge (§ 2 Z 25 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl.Nr. 159).</p>	<p>entfällt</p>
<p>§ 7. (1) Die Benützung der Bundesstraßen gemäß § 1 Abs. 1 mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt einer zeitabhängigen Maut. Solange auf keinem der gemäß § 1 Abs. 3 festgelegten Mautstreckenabschnitte eine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, unterliegt die Benützung der Bundesstraßen gemäß § 1 Abs. 1 mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes</p>	<p>§ 7. (1) Die Benützung der Bundesstraßen gemäß § 1 Abs. 1 mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt einer zeitabhängigen Maut. Solange keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, unterliegt die Benützung der Bundesstraßen gemäß § 1 Abs. 1 mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen, aber weniger als 12 Tonnen beträgt, und mit Omnibussen,</p>

<p>zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen, aber weniger als 12 Tonnen beträgt, und mit Omnibussen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, einer zeitabhängigen Maut. Sobald künftig auf gemäß § 1 Abs. 2 festgelegten Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken die in § 1 Abs. 1 genannte Fahrzeugkategorie fahrleistungsabhängig bemaute wird, unterliegt deren Benützung mit anderen Fahrzeugkategorien einer zeitabhängigen Maut. Die Maut ist vor der mautpflichtigen Straßenbenützung durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug zu entrichten.</p>	<p>deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, einer zeitabhängigen Maut. Sobald künftig auf gemäß § 1 Abs. 2 festgelegten Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken die in § 1 Abs. 1 genannte Fahrzeugkategorie fahrleistungsabhängig bemaute wird, unterliegt deren Benützung mit anderen Fahrzeugkategorien einer zeitabhängigen Maut. Die Maut ist vor der mautpflichtigen Straßenbenützung durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug zu entrichten.</p>
<p>(2) Der Preis einer Jahresvignette samt Umsatzsteuer beträgt für</p> <p>1. einspurige Kraftfahrzeuge220 S,</p> <p>2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt.....550 S,</p>	<p>entfällt</p>

<p>3. Omnibusse, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.....6 000 S,</p> <p>4. mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 3,5 Tonnen bis einschließlich 7,5 Tonnen beträgt.....6 000 S</p> <p>und für</p> <p>5. mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 7,5 Tonnen, aber weniger als 12 Tonnen beträgt.....12 000 S.</p>	
<p>(3) Der Preis einer Zweimonatsvignette samt Umsatzsteuer beträgt für</p> <p>1. einspurige Kraftfahrzeuge.....80 S,</p> <p>2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich</p>	<p>entfällt</p>

<p>3,5 Tonnen beträgt.....150 S,</p> <p>3. Omnibusse, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.....1 500 S,</p> <p>4. mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 3,5 Tonnen bis einschließlich 7,5 Tonnen beträgt.....1 500 S</p> <p>und für</p> <p>5. mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 7,5 Tonnen, aber weniger als 12 Tonnen beträgt.....3 000 S.</p>	
<p>(4) Der Preis einer Wochenvignette samt Umsatzsteuer beträgt für</p> <p>1. mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges</p>	<p>entfällt</p>

<p>Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt..... 70 S,</p> <p>2. Omnibusse, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt..... 300 S,</p> <p>3. mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 3,5 Tonnen bis einschließlich 7,5 Tonnen beträgt.....300 S</p> <p>und für</p> <p>4. mehrspurige Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination mehr als 7,5 Tonnen, aber weniger als 12 Tonnen beträgt.....600 S.</p>	
<p>(5) Für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen gezogen werden, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten. Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die als Schlaf- oder Aufenthaltsraum</p>	<p>(2)</p>

<p>eingerrichtet sind (Wohnmobile), gelten unabhängig von ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt. Für Anhänger, die von Omnibussen gezogen werden, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten. Mehrspurige Fahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder berstellungskennzeichen führen, gelten bis zum Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 2 als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt. Für Beiwagen einspuriger Kraftfahrzeuge ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.</p>	
<p>(6) Nach Erwerb von Jahres-, Zweimonats- 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 zeitabhängige Maut entrichtet wurde, eine Tageszusatzvignette zu erwerben, deren Preis samt Umsatzsteuer 60 S beträgt. Für die Benützung von Mautstrecken gemäß Abs. 1 mit Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen, für die zulässigerweise bereits eine Straenbentzungsabgabe entrichtet wurde, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.</p>	<p>(3) Nach Erwerb von Jahres-, Zweimonats- 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 zeitabhängige Maut entrichtet wurde, eine Tageszusatzvignette zu erwerben. Für die Benützung von Mautstrecken gemäß Abs. 1 mit Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen, für die zulässigerweise bereits eine Straenbentzungsabgabe entrichtet wurde, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.</p>

<p>(7) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Mautfestsetzung für Strecken, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Fruchtnießung überlassen sind, Regelungen treffen, die es den Straßenbenützern mit Personenkraftwagen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, ermöglichen,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. als Arbeitnehmer und Zulassungsbesitzer eines mit einer Jahresvignette ausgestatteten Personenkraftwagens eine auf die Gültigkeitsdauer der Jahresvignette begrenzte Mautkarte einer Bundesstraßengesellschaft kostenlos zu erwerben, die zu Fahrten vom Wohnort zum Arbeitsplatz des Arbeitnehmers berechtigt, wobei die näheren Regelungen der Mautordnung vorbehalten sind, und 2. beim Besitz einer Jahresvignette und zusätzlichem Erwerb einer Jahresmautkarte einer Bundesstraßengesellschaft innerhalb der Gültigkeitsdauer der Jahresvignette auf einer beliebigen, im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. 107/1999, bereits von dieser Bundesstraßengesellschaft bemauteuten Strecke, 550 S samt Umsatzsteuer auf den jeweils 	<p>(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Mautfestsetzung für Strecken, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Fruchtnießung überlassen sind, Regelungen treffen, die es den Straßenbenützern mit Personenkraftwagen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, ermöglichen,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. als Arbeitnehmer und Zulassungsbesitzer eines mit einer Jahresvignette ausgestatteten Personenkraftwagens eine auf die Gültigkeitsdauer der Jahresvignette begrenzte Mautkarte einer Bundesstraßengesellschaft kostenlos zu erwerben, die zu Fahrten vom Wohnort zum Arbeitsplatz des Arbeitnehmers berechtigt, wobei die näheren Regelungen der Mautordnung vorbehalten sind, und 2. beim Besitz einer Jahresvignette und zusätzlichem Erwerb einer Jahresmautkarte einer Bundesstraßengesellschaft innerhalb der Gültigkeitsdauer der Jahresvignette auf einer beliebigen, im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. 107/1999, bereits von dieser Bundesstraßengesellschaft bemauteuten Strecke, 550 S samt Umsatzsteuer auf den jeweils gültigen Jahresmautkartenpreis angerechnet zu erhalten.
--	---

gültigen Jahresmautkartenpreis angerechnet zu erhalten.	
(8) 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 während zehn aufeinanderfolgenden Kalendertagen.	(5) 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 Monaten. Die Gültigkeit endet mit Ablauf jenes Tages, der durch sein Tagesdatum dem ersten Gültigkeitstag entspricht. Fehlt dieser Tag im zweiten Monat, so endet die Gültigkeit mit Ablauf des letzten Tages dieses Monats. Die Wochenvignette berechtigt zur Straßenbenützung während zehn aufeinanderfolgenden Kalendertagen.
(10) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung im öffentlichen Interesse Fahrzeuge bestimmter Benutzergruppen, insbesondere die in Artikel IV § 10 Abs. 2 ASFINAG-Gesetz und § 2 des Straßenbenützungsabgabegesetzes, BGBl. Nr. 629/1994, genannten, von der Mautpflicht ausnehmen,	(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung im öffentlichen Interesse Fahrzeuge bestimmter Benutzergruppen, insbesondere die in Artikel IV § 10 Abs. 2 ASFINAG-Gesetz und § 2 des Straßenbenützungsabgabegesetzes, BGBl. Nr. 629/1994, genannten, von der Pflicht zur Entrichtung der

sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mauteinhebung nicht beeinträchtigt werden.	zeitabhängigen Maut ausnehmen, sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mauteinhebung nicht beeinträchtigt werden.
(10a) Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen haben auf Antrag behinderten Menschen, die in ihrem Sprengel ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen sind, erstmals für 1998 und für jedes weitere Kalenderjahr höchstens eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie zur Verfügung zu stellen. Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen sind ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpaß auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990, angeführten	(7) Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen haben auf Antrag behinderten Menschen, die in ihrem Sprengel ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen sind, erstmals für 1998 und für jedes weitere Kalenderjahr höchstens eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen sind ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpaß auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990, angeführten

<p>Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat den Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr kostenlos zu überlassen.</p>	<p>Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat den Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr kostenlos zu überlassen.</p>
<p>(11) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung Festlegungen über die Beschaffenheit und Anbringung der Mautvignetten an den Fahrzeugen und über den Beginn der Frist gemäß Abs. 8 zu treffen. Es kann des weiteren statt des Anbringens einer Wochenvignette oder einer Tageszusatzvignette auch das Mitführen der Vignette und statt des Anbringens einer Vignette für die in Abs. 2 Z 5 genannte Fahrzeugkategorie auch das Anbringen zweier Vignetten für die in Abs. 2 Z 4 genannte Fahrzeugkategorie vorgesehen werden.</p>	<p>(8) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung Festlegungen über die Beschaffenheit und Anbringung der Mautvignetten an den Fahrzeugen und über den Beginn der Frist gemäß Abs. 5 zu treffen. Es kann des weiteren statt des Anbringens einer Wochenvignette oder einer Tageszusatzvignette auch das Mitführen der Vignette vorgesehen werden.</p>
<p>(12) Wenn die Mautvignette zerstört wird, ist vor der nächsten mautpflichtigen Straßenbenützung eine Ersatzvignette am Fahrzeug anzubringen. In der Mautordnung ist zu regeln, unter welchen Voraussetzungen die Ersatzvignette kostenlos abzugeben ist.</p>	<p>(9)</p>

<p>§ 8. (1) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen von § 7 abweichende Vignettenpreise durch Verordnung nach Fahrzeugkategorien und nach zeitlicher Geltungsdauer festsetzen, wobei auf die wirtschaftlichen Erfordernisse der Errichtung und der Erhaltung der Mautstrecken gemäß §§ 1 und 7 Abs. 1 Bedacht zu nehmen ist. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von entsprechenden Vorschlägen.</p>	<p>§ 8. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Vignettenpreise durch Verordnung nach Fahrzeugkategorien und nach zeitlicher Geltungsdauer fest, wobei auf die Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten der Mautstrecken gemäß §§ 1 und 7 Abs. 1 Bedacht zu nehmen ist. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von entsprechenden Vorschlägen.</p>
<p>(2) Die Verordnung hat Jahres-, Zweimonats- und für mehrspurige Kraftfahrzeuge auch Wochenvignetten vorzusehen. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung dürfen von § 7 Abs. 2 abweichende Fahrzeugkategorien vorgesehen werden. Als Kategorien sind aber zumindest einspurige Kraftfahrzeuge und mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, vorzusehen. Für die Benützung von Mautstrecken gemäß § 7 Abs. 1 mit Fahrzeugkombinationen, die in eine höhere Bemessungsgrundlage</p>	<p>(2) Die Verordnung hat Jahres-, Zweimonats- und Wochenvignetten vorzusehen. Als Kategorien sind zumindest einspurige Kraftfahrzeuge und mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, vorzusehen. Für die Benützung von Mautstrecken gemäß § 7 Abs. 1 mit Fahrzeugkombinationen, die in eine höhere Bemessungsgrundlage fallen als die, für die die zeitabhängige Maut entrichtet wurde, ist eine Tageszusatzvignette vorzusehen.</p>

fallen als die, für die die zeitabhängige Maut entrichtet wurde, ist eine Tageszusatzvignette vorzusehen.	
<p style="text-align: center;">Verwendung der Mauten</p> <p>§ 10. Die Bundesstraßengesellschaften haben die Einnahmen aus den zeitabhängigen Mauten, die nicht zur Deckung von Ausgaben gemäß Artikel II § 4 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz dienen, an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.</p>	entfällt
<p style="text-align: center;">Strafbestimmungen für die fahrleistungsabhängige Maut</p> <p>§ 12. (1) Kraftfahrzeuglenker, die an gemäß § 1 Abs. 3 festgelegten Mautstellen die fahrleistungsabhängige Maut nicht entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe von 3 000 S bis zu 30 000 S zu bestrafen.</p>	entfällt

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

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

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

Bescheinigung über die Bezahlung der Ersatzmaut auszustellen.

(5) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 können

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

(6) Wird der gemäß Abs. 5 Z 2 festgesetzte Betrag nicht oder nicht zur Gänze geleistet, sind die Organe gemäß § 14 Abs. 1 ermächtigt, die

<p>Weiterfahrt mit dem Fahrzeug, mit dem die Tat begangen wurde, für bis zu 24 Stunden zu unterbinden. Hiebei ist insbesondere auf drohende Gefahren für Leben oder Gesundheit von Tieren Bedacht zu nehmen, für deren Transport die Bestimmungen des Tiertransportgesetzes – Straße, BGBl. Nr. 411/1994, gelten.</p> <p>(7) Die Bestimmungen der §§ 21 und 50 VStG sind auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 nicht anwendbar. Die Bestimmung des § 21 VStG ist auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 2 nicht anwendbar. 80 vH der eingehobenen Strafgeelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.</p>	
<p>Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht, der Zollwache sowie der Mautaufsichtsorgane</p> <p>§ 14. (1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl.Nr. 159) und die Organe der Zollwache (§ 15 Zollrechts-Durchführungsgesetz, BGBl.Nr. 659/1994) haben an der Vollziehung der §§ 12 und 13 mitzuwirken</p>	<p>Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht, der Zollwache sowie der Mautaufsichtsorgane</p> <p>§ 14. (1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl.Nr. 159) und die Organe der Zollwache (§ 15 Zollrechts-Durchführungsgesetz, BGBl.Nr. 659/1994) haben an der Vollziehung des § 13 mitzuwirken</p>

<p>1. durch Überwachung der Einhaltung seiner Vorschriften,</p> <p>2. durch Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind und</p> <p>3. durch Entgegennahme der Zahlungen gemäß § 12 Abs. 4 und § 13 Abs. 3.</p> <p>Die Organe der Zollwache werden ermächtigt, nach Maßgabe der Bestimmungen des § 37a VStG, des § 12 Abs. 5 Z 2 und des § 13 Abs. 4 Z 2 und 3 eine vorläufige Sicherheit festzusetzen und einzuheben sowie nach Maßgabe der Bestimmung des § 50 VStG mit Organstrafverfügungen Geldstrafen einzuheben.</p>	<p>1. durch Überwachung der Einhaltung seiner Vorschriften,</p> <p>2. durch Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind und</p> <p>3. durch Entgegennahme der Zahlungen gemäß § 13 Abs. 3.</p> <p>Die Organe der Zollwache werden ermächtigt, nach Maßgabe der Bestimmungen des § 37a VStG und des § 13 Abs. 4 Z 2 und 3 eine vorläufige Sicherheit festzusetzen und einzuheben sowie nach Maßgabe der Bestimmung des § 50 VStG mit Organstrafverfügungen Geldstrafen einzuheben.</p>
<p>(2) Soweit in der Mautordnung bestimmt ist, daß die Zahlung gemäß § 12 Abs. 4 und § 13 Abs. 3 auch in bestimmten Währungen oder mit Scheck oder Kreditkarte geleistet werden kann, sind die Organe gemäß Abs. 1 und die Mautaufsichtsorgane ermächtigt, die Zahlung auch in dieser Form entgegenzunehmen. Wird die Zahlung mit Scheck oder Kreditkarte geleistet, so sind allfällige Scheckgebühren und Spesen</p>	<p>(2) Soweit in der Mautordnung bestimmt ist, daß die Zahlung gemäß § 13 Abs. 3 auch in bestimmten Währungen oder mit Scheck oder Kreditkarte geleistet werden kann, sind die Organe gemäß Abs. 1 und die Mautaufsichtsorgane ermächtigt, die Zahlung auch in dieser Form entgegenzunehmen. Wird die Zahlung mit Scheck oder Kreditkarte geleistet, so sind allfällige Scheckgebühren und Spesen sowie der mit</p>

sowie der mit dem Kreditkartenunternehmen vereinbarte Abschlag von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu tragen.	dem Kreditkartenunternehmen vereinbarte Abschlag von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft zu tragen.
(3) Die Mautaufsichtsorgane wirken an den Mautstellen im Bereich der Entrichtung der Maut an der Vollziehung dieses Gesetzes durch die Entgegennahme von Zahlungen gemäß § 12 Abs. 4 und § 13 Abs. 3 mit. Kommen Kraftfahrzeuglenker der Aufforderung zur Zahlung nicht nach und ist eine Strafverfolgung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert, sind die Mautaufsichtsorgane ermächtigt, bis zum Eintreffen von Organen gemäß Abs. 1 die Weiterfahrt zu untersagen; falls erforderlich, dürfen zur Verhinderung der Weiterfahrt am Fahrzeug technische Sperren angebracht werden. Die Organe gemäß Abs. 1 sind unverzüglich zum Einschreiten aufzufordern.	(3) Die Mautaufsichtsorgane wirken auf den Mautstrecken an der Vollziehung dieses Gesetzes durch die Entgegennahme von Zahlungen gemäß § 13 Abs. 3 mit. Kommen Kraftfahrzeuglenker der Aufforderung zur Zahlung nicht nach und ist eine Strafverfolgung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert, sind die Mautaufsichtsorgane ermächtigt, bis zum Eintreffen von Organen gemäß Abs. 1 die Weiterfahrt zu untersagen; falls erforderlich, dürfen zur Verhinderung der Weiterfahrt am Fahrzeug technische Sperren angebracht werden. Die Organe gemäß Abs. 1 sind unverzüglich zum Einschreiten aufzufordern.
Vollzugsbestimmung § 17. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des §	Vollzugsbestimmung § 17. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des § 1 Abs. 2, des § 3 Abs. 1, der §§ 4 und 5, des § 7

<p>1 Abs. 2 bis 4, des § 3 Abs. 1, der §§ 4 und 5, des § 7 mit Ausnahme des Abs. 10 erster und zweiter Satz, des § 8 sowie des § 12 Abs. 4 und des § 13 Abs. 3 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 15 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 7 Abs. 10 erster und zweiter Satz der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 14 Abs. 4 der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des § 14 der Bundesminister für Inneres und der Bundesminister für Finanzen, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, betraut.</p>	<p>mit Ausnahme des Abs. 7 erster und zweiter Satz, des § 8 sowie des § 13 Abs. 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 15 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 7 Abs. 7 erster und zweiter Satz der Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des § 14 Abs. 4 der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des § 14 der Bundesminister für Inneres und der Bundesminister für Finanzen, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, betraut.</p>
<p style="text-align: center;">Schlußbestimmung</p> <p>§ 18. (1) Die Bestimmung des § 7 Abs. 5 vierter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 107/1999 ist nicht auf Fahrzeuge anzuwenden, insofern und solange an ihnen nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 107/1999 Vignetten für die in § 7 Abs. 2 Z 3 bis 5 genannten Fahrzeugkategorien angebracht sind.</p>	<p style="text-align: center;">Schlußbestimmung</p> <p>§ 18. Ab dem 1. Jänner 2001 lauten im § 7 Abs. 4 Z 2 und im § 13 die Betragsangaben wie folgt:</p> <p>statt 550 S 40 Euro, statt 3 000 S 220 Euro, statt 9 000 S 660 Euro, statt 30 000 S 2 200 Euro.</p>

<p>(2) Die Bestimmung des § 4 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 107/1999 tritt mit 1. Oktober 1999 in Kraft.</p>	
---	--