



Bundesstraßen  
Abteilung III/4

Stubenring 1, 1010 Wien  
Telefon: +43 (1) 711 00-5312  
Telefax: +43 (1) 714 27 21

2991 ME



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

Infrastruktur

An das  
Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner Ring 3  
1017 Wien

GZ. 324.200/2-III/4-02

Wien, am 8. Februar 2002

**Betreff: Bundesstraßen-Mautgesetz 2002  
Begutachtung**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage den oa. Gesetzesentwurf und ersucht um Stellungnahme. Der Entwurf berücksichtigt bereits Artikel 6 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, das als Initiativantrag am 31. Jänner 2002 im Nationalrat eingebracht wurde.

Sollte bis 22. März 2002 keine Stellungnahme im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einlangen, wird angenommen, dass keine Bedenken gegen den Gesetzesentwurf bestehen.

Es ergeht das Ersuchen, eine Stellungnahme auch in 25-facher Ausfertigung dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten.

Beilage

Für den Bundesminister:  
Dipl.Ing. Hessele

Ihr Sachbearbeiter:  
Mag. Thorsten Ruckser  
Tel.: +43 (1) 711 00-5312  
thorsten.ruckser@bstv.bmv.gv.at

Für die Richtigkeit der Ausfertigung:

# ENTWURF

## **Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG) (Celex Nr. 399L0062)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### **Inhaltsverzeichnis**

#### **1. Teil: Mautpflicht auf Bundesstraßen**

- § 1 Mautstrecken
- § 2 Arten der Mauteinhebung
- § 3 Mautgläubiger
- § 4 Mautschuldner
- § 5 Allgemeine Ausnahmen von der Mautpflicht

#### **2. Teil: Fahrleistungsabhängige Maut**

- § 6 Mautpflicht
- § 7 Mautentrichtung
- § 8 Pflichten der Fahrzeuglenker
- § 9 Mauttarife

#### **3. Teil: Zeitabhängige Maut**

- § 10 Mautpflicht
- § 11 Mautentrichtung
- § 12 Vignettenpreise
- § 13 Ausnahmen und Erleichterungen

#### **4. Teil: Mautordnung**

- § 14 Erlassung
- § 15 Inhalt
- § 16 Verlautbarung

#### **5. Teil: Mautaufsicht und Ersatzmaut**

- § 17 Mautaufsichtsorgane
- § 18 Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane
- § 19 Ersatzmaut

#### **6. Teil: Strafbestimmungen**

- § 20 Mautprellerei
- § 21 Verletzung der Anhaltepflicht
- § 22 Subsidiarität
- § 23 Haftung für Geldstrafen und Verfahrenskosten
- § 24 Widmung von Strafgeldern
- § 25 Abfahrtsrecht nach Betretung

#### **7. Teil: Behörden und Verfahren**

- § 26 Behörde
- § 27 Vorläufige Sicherheit
- § 28 Fahrtunterbrechung
- § 29 Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht und der Zollwache
- § 30 Auskünfte aus der zentralen Kraftfahrzeugevidenz
- § 31 Gerichtsstand

**8. Teil: Übergangs- und Schlussbestimmungen**

- § 32 Übergang zur fahrleistungsabhängigen Maut
- § 33 Straßenbenützungsabgabe
- § 34 Inkrafttreten
- § 35 Außerkrafttreten
- § 36 Verweisungen
- § 37 Vollziehung

**1. Teil****Mautpflicht auf Bundesstraßen****Mautstrecken**

§ 1. (1) Für die Benützung der Bundesstraßen mit Kraftfahrzeugen ist Maut zu entrichten.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken von der Mautpflicht ausnehmen, sofern sie die den Anforderungen der Artikel 2 lit. a und 7 Abs. 2 lit. a der Richtlinie 1999/62/EG, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42, nicht entsprechen.

(3) Mautpflichtige Bundesstraßen (Mautstrecken) sind durch Hinweisschilder oder vergleichbare Anzeigevorrichtungen zu kennzeichnen.

**Arten der Mauteinhebung**

§ 2. Die Maut ist entweder für zurückgelegte Fahrstrecken (fahrleistungsabhängige Maut) oder für bestimmte Zeiträume (zeitabhängige Maut) zu entrichten.

**Mautgläubiger**

§ 3. Mautgläubiger ist der Bund oder, soweit ihr von diesem das Recht der Fruchtnießung eingeräumt wurde, die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft.

**Mautschuldner**

§ 4. Mautschuldner sind der Kraftfahrzeuglenker und der Zulassungsbesitzer. Mehrere Mautschuldner haften zur ungeteilten Hand.

**Allgemeine Ausnahmen von der Mautpflicht**

§ 5. (1) Von der Mautpflicht sind ausgenommen:

1. Einsatzfahrzeuge (§ 20 Abs. 1 lit. d und 5 Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267);
2. Heeresfahrzeuge (§ 2 Z 38 Kraftfahrzeuggesetz 1967);
3. Fahrzeuge, die im Rahmen des Übereinkommens zwischen den Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrages und den anderen an der Partnerschaft für den Frieden teilnehmenden Staaten über die Rechtsstellung ihrer Truppen („PfP-SOFA“, BGBl. III Nr. 136/1998, eingesetzt werden;
4. Fahrzeuge, die in Durchführung von Maßnahmen der Friedenssicherung im Rahmen einer internationalen Organisation, der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa oder der Europäischen Union auf Grund eines Beschlusses im Rahmen der gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik eingesetzt werden.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann für Fahrten im Rahmen von humanitären Hilfstransporten oder in Notstandsfällen Fahrzeuge von der Mautpflicht ausnehmen. Die Regelung erfolgt anlassbezogen in der Mautordnung.

(3) Einnahmen, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft aufgrund einer Ausnahmeregelung gemäß Abs. 2 entgehen, sind ihr vom Bund zu ersetzen, wenn die Ausnahmeregelung länger als 30 Tage gilt.

**2. Teil****Fahrleistungsabhängige Maut****Mautpflicht**

§ 6. Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der fahrleistungsabhängigen Maut.

### **Mautentrichtung**

§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann andere Formen der Mautentrichtung zulassen und für Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut einen angemessenen Kostenersatz fordern.

(3) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Einsatz, Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung sind in der Mautordnung zu treffen.

(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut ausstatten können.

### **Pflichten der Fahrzeuglenker**

§ 8. (1) Soweit Lenker nicht von anderen in der Mautordnung vorgesehenen Formen der Mautentrichtung Gebrauch machen, haben sie vor der Benützung von Mautstrecken ihr Fahrzeug mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut auszustatten.

(2) Sie haben sich bei Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken der Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden.

(3) Die näheren Bestimmungen über die Überprüfung der Geräte und die Pflichten im Fall von Funktionsstörungen sind in der Mautordnung zu treffen.

### **Mauttarife**

§ 9. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Mautkilometertarife für die fahrleistungsabhängige Maut durch Verordnung fest. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat entsprechende Vorschläge zu erstellen.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung die Mautstreckenabschnitte und die Mautabschnittstarife fest. Der Berechnung der Mautabschnittstarife sind die Mautkilometertarife und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautstreckenabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge sind kaufmännisch auf volle zehn Cent zu runden.

(3) Die Mauttarife sind nach der Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger nach folgendem Verhältnis zu differenzieren:

1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 v.H.
2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 v.H.
3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 v.H.

(4) Achsen sind unabhängig vom Radstand alle Aufhängungen von Rädern, die im wesentlichen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen.

(5) Die Mauttarife können nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung differenziert werden.

(6) Für Mautstreckenabschnitte, die in sensiblen alpinen Gebieten liegen oder deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung höhere Mautabschnittstarife festsetzen.

(7) Die Mauttarife haben den Bestimmungen des Artikels 7 Abs. 9 und 10 der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.

## **3. Teil Zeitabhängige Maut**

### **Mautpflicht**

§ 10. (1) Die Benützung von Mautstrecken mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der zeitabhängigen Maut.

(2) Von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut sind ausgenommen:

1. A 9 Pyhrn Autobahn in den Abschnitten zwischen der Anschlussstelle Spital/Pyhrn und der Anschlussstelle Ardnig und zwischen der Anschlussstelle St. Michael und Übelbach,

2. A 10 Tauern Autobahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Flachau und der Anschlussstelle Rennweg,
3. A 11 Karawanken Autobahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle St. Jakob im Rosental und der Staatsgrenze im Karawankentunnel,
4. A 13 Brenner Autobahn,
5. S 16 Arlberg Schnellstraße im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle St. Anton und der Anschlussstelle Langen.

(3) Mehrspurige Fahrzeuge mit zwei Achsen, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, gelten als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.

(4) Für Anhänger, die von Omnibussen oder von mehrspurigen Kraftfahrzeugen gezogen werden, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, und für Beiwagen einspuriger Kraftfahrzeuge ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.

### **Mautentrichtung**

§ 11. (1) Die zeitabhängige Maut ist vor der Benützung von Mautstrecken durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug zu entrichten.

(2) Die Jahresvignette hat eine Gültigkeit von einem Kalenderjahr und berechtigt zur Benützung von Mautstrecken auch im Dezember des Vorjahres und im Jänner des Folgejahres. Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Benützung von Mautstrecken 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 Zehntagesvignette berechtigt zur Benützung von Mautstrecken während zehn aufeinanderfolgender Kalendertage.

(3) Nach Erwerb von Jahres-, Zweimonats- oder Zehntagesvignetten ist für die Benützung von Mautstrecken mit einer Fahrzeugkombination, die in eine höhere Kategorie fällt als jene, für welche die zeitabhängige Maut entrichtet wurde, eine Tageszusatzvignette zu erwerben. Für die Benützung von Mautstrecken mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen, für die zulässigerweise bereits eine Straßenbenützungsabgabe entrichtet wurde, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.

(4) Das Mitführen der Vignette an Stelle der Anbringung am Fahrzeug ist zulässig:

1. bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen, die typengenehmigt ohne Windschutzscheibe ausgestattet sind;
2. bei Tageszusatzvignetten;
3. für Zweimonats- und Zehntagesvignetten bei Kraftfahrzeugen, die Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen.

(5) Wenn die Mautvignette zerstört wird, ist vor der nächsten Benützung von Mautstrecken eine Ersatzvignette am Fahrzeug anzubringen.

(6) Die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit der Mautvignetten, über ihre Anbringung an den Fahrzeugen und über das Mitführen der Mautvignetten an Stelle der Anbringung sind in der Mautordnung zu treffen.

### **Vignettenpreise**

§ 12. (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. Dabei ist auf die Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des Mautstreckennetzes Bedacht zu nehmen. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat entsprechende Vorschläge zu erstellen.

(2) Die Verordnung hat Jahres-, Zweimonats- und Zehntagesvignetten vorzusehen. Als Kategorien sind zumindest einspurige Kraftfahrzeuge und mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, vorzusehen. Für die Benützung von Mautstrecken mit Fahrzeugkombinationen, die in eine höhere Bemessungsgrundlage fallen als die, für die bereits zeitabhängige Maut entrichtet wurde, ist eine Tageszusatzvignette vorzusehen.

### **Ausnahmen und Erleichterungen**

§ 13. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung im öffentlichen Interesse Fahrzeuge bestimmter Benutzergruppen, insbesondere der in § 2 Straßenbenützungsabgabengesetz, BGBl. Nr. 629/1994, genannten, von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut ausnehmen, sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mautenthebung nicht beeinträchtigt werden.

(2) Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen haben auf Antrag behinderten Menschen, die in ihrem Sprengel ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges

Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen sind, eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen sind ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angeführten Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat den Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr zu überlassen. Dadurch entgangene Einnahmen sind ihr vom Bund zu ersetzen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Mautfestsetzung für Mautstrecken Regelungen treffen, die es den Straßenbenützern mit Personenkraftwagen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, ermöglichen,

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, am 1. Jänner 2003 bereits von dieser Bundesstraßengesellschaft bemauteuten Strecke, 40 € samt Umsatzsteuer auf den jeweils gültigen Jahresmautkartenpreis angerechnet zu erhalten.

#### **4. Teil Mautordnung**

##### **Erlassung**

§ 14. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat Bestimmungen über die Benützung der Mautstrecken festzulegen (Mautordnung).

(2) Die Mautordnung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

##### **Inhalt**

§ 15. (1) Die Mautordnung hat zu enthalten:

1. allgemeine Bedingungen für die Benützung von Mautstrecken;
2. Bestimmungen über die äußere Form und das Anbringen von Hinweisen auf die Mautpflicht (§ 1 Abs. 3);
3. Informationen über Ausnahmen von der Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen und der zeitabhängigen Maut (§§ 5, 10 Abs. 2, 13 Abs. 1);
4. Bestimmungen über die Auf- und Abbuchung von Mautguthaben und über die Zulässigkeit der Verrechnung im Nachhinein (§ 7 Abs. 1);
5. Bestimmungen über die Beschaffenheit von Geräten zur elektronischen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut, über ihre Anbringung am oder im Fahrzeug und über ihren Einsatz (§ 7 Abs. 1 und 2);
6. Bestimmungen über die den Kraftfahrzeuglenker bei der Verwendung der Geräte und beim Auftreten von Funktionsstörungen treffenden Pflichten (§ 8 Abs. 2);
7. die Festlegung der Mautstreckenabschnitte und der Mautabschnittstarife (§ 9);
8. die Festlegung der Beschaffenheit der Vignette, Bestimmungen über ihre Anbringung am Fahrzeug und über das Mitführen an Stelle der Anbringung sowie Informationen über ihre Gültigkeitsdauer (§ 11 Abs. 1, 2 und 4);
9. Bestimmungen über die kostenlose Abgabe von Ersatzvignetten (§ 11 Abs. 4);
10. Bestimmungen über den kostenlosen Erwerb von Mautkarten (§ 13 Abs. 3);
11. Bestimmungen über die Ausweise von Mautaufsichtsorganen;
12. Bestimmungen über die Höhe der Ersatzmaut (§ 19 Abs. 1);
13. Bestimmungen über die Rückerstattung des Kaufpreises für Vignetten, die durch den Beginn der Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut vorzeitig ihre Gültigkeit verlieren (§ 32 Abs. 2).

(2) Die Mautordnung kann enthalten:

1. anlassbezogene Ausnahmen von der Mautpflicht für Fahrten im Rahmen humanitärer Hilfstransporte oder in Notstandsfällen (§ 5 Abs. 2);
2. einen angemessenen Kostenersatz für Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut;
3. Bestimmungen über die Mautentrichtung ohne Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut (§ 7 Abs. 2);

4. Bestimmungen über die Zahlung der Ersatzmaut in fremden Währungen und über ihre unbare Begleichung (§ 19 Abs. 5).

#### **Verlautbarung**

§ 16. Die Mautordnung, die Mautkilometertarife, die Mautabschnittstarife gemäß § 9 Abs. 6 und die Vignettenpreise sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft im Internet zu verlautbaren und müssen frei von Sondergebühren jederzeit ohne Identitätsnachweis zugänglich sein.

#### **5. Teil**

#### **Mautaufsicht und Ersatzmaut**

##### **Mautaufsichtsorgane**

§ 17. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann zur Mitwirkung an der Vollziehung dieses Gesetzes Mautaufsichtsorgane bestimmen.

(2) Die Mautaufsichtsorgane sind von der Behörde auf Vorschlag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu bestellen und zu vereidigen.

(3) Als Mautaufsichtsorgane können nur Personen bestellt werden, die verlässlich sind, das 18. Lebensjahr vollendet haben und die im Hinblick auf ihre Aufgaben und Befugnisse besonders geschult sind. Von der Bestellung zum Mautaufsichtsorgan ist ausgeschlossen, wer wegen eines Verbrechens oder Vergehens zu einer Freiheitsstrafe rechtskräftig verurteilt worden ist. Zum Nachweis der Verlässlichkeit ist eine Strafregisterbescheinigung einzuholen. Mautaufsichtsorgane, die sich zur Ausübung ihrer Obliegenheiten ungeeignet zeigen, sind von der Behörde abzurufen.

(4) Als Organe der öffentlichen Aufsicht müssen Mautaufsichtsorgane bei Ausübung ihres Dienstes mit einem Ausweis versehen sein, aus dem ihre amtliche Eigenschaft hervorgeht. Der Inhalt des Ausweises ist in der Mautordnung festzulegen.

##### **Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane**

§ 18. (1) Die Mautaufsichtsorgane wirken an der Vollziehung dieses Gesetzes durch Überwachung der Einhaltung seiner Vorschriften, durch Entgegennahme von Zahlungen gemäß § 19, durch Maßnahmen zur Einleitung des Verwaltungsstrafverfahrens, durch Einhebung vorläufiger Sicherheiten gemäß § 27 und durch Verhinderung der Fortsetzung der Fahrt gemäß § 28 mit.

(2) Zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut sind die Mautaufsichtsorgane berechtigt, Kraftfahrzeuglenker durch deutlich sichtbare oder hörbare Zeichen zum Anhalten aufzufordern, sie anzuhalten, die Identität des Lenkers und des Zulassungsbesitzers festzustellen und das Fahrzeug, insbesondere das Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut sowie den Fahrtenschreiber, zu überprüfen. Kraftfahrzeuglenker haben der Aufforderung zum Anhalten Folge zu leisten, an der Identitätsfeststellung mitzuwirken und die Überprüfung des Fahrzeugs zu dulden.

##### **Ersatzmaut**

§ 19. (1) In der Mautordnung ist für den Fall der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut eine Ersatzmaut festzusetzen, die den Betrag von 300 € einschließlich Umsatzsteuer nicht übersteigen darf.

(2) Anlässlich der Betretung bei Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 ist der Lenker mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern. Der Aufforderung wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die entsprechende Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.

(3) Kommt es bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 zu keiner Betretung, so ist der Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Geldtendmachung der Haftung gemäß § 23 weder offenbar unmöglich noch wesentlich erschwert sein wird. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen drei Wochen ab Ausfertigung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.

(4) Scheidet auch eine schriftliche Aufforderung gemäß Abs. 3 aus, so ist anlässlich einer Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut jenes Fahrzeuges, mit dem die Tat begangen wurde, der Zulassungsbesitzer mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Tat nicht bereits verjährt ist. Die Aufforderung ist an den Lenker zu richten, der bei der Leistung der Ersatzmaut als Vertreter des Zulassungsbesitzers fungiert. Ihr wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.

(5) Soweit in der Mautordnung bestimmt ist, dass die Ersatzmaut auch in bestimmten fremden Währungen gezahlt oder unbar beglichen werden kann, sind Zahlungen auch in diesen Formen entgegenzunehmen. Gebühren, Spesen und Abschläge sind vom Mautgläubiger zu tragen.

## **6. Teil: Strafbestimmungen**

### **Mautprellerei**

§ 20. (1) Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach § 10 geschuldete zeitabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet zu haben, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 400 € bis zu 4000 € zu bestrafen.

(2) Kraftfahrzeuglenker, die Mautstrecken benützen, ohne die nach § 6 geschuldete fahrleistungsabhängige Maut ordnungsgemäß zu entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 400 € bis zu 4000 € zu bestrafen.

(3) Taten gemäß Abs. 1 und 2 werden straflos, wenn der Mautschuldner fristgerecht die in der Mautordnung festgesetzte Ersatzmaut zahlt.

### **Verletzung der Anhaltepflicht**

§ 21. Kraftfahrzeuglenker, die entgegen § 18 Abs. 2 der Aufforderung zum Anhalten nicht Folge leisten, begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe bis zu 4000 € zu bestrafen.

### **Subsidiarität**

§ 22. Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor, wenn die Tat gemäß § 20 und § 21 den Tatbestand einer in die Zuständigkeit von Gerichten fallenden strafbaren Handlung bildet.

### **Haftung für Geldstrafen und Verfahrenskosten**

§ 23. (1) Zulassungsbesitzer haften für die über die Lenker ihres Fahrzeugs wegen Übertretung des § 20 Abs. 2 verhängten Geldstrafen und für die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand, wenn sie dem Lenker das Fahrzeug selbst oder über Dritte überlassen haben.

(2) Zulassungsbesitzer haben im Strafverfahren gegen den Lenker keine Parteistellung, sind aber an dessen Bestrafung nicht gebunden.

### **Widmung von Strafgeldern**

§ 24. 80 v.H. der gemäß § 20 eingehobenen Straf gelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.

### **Abfahrtsrecht nach Betretung**

§ 25. (1) Mit Kraftfahrzeugen, deren Lenker bei einer strafbaren Handlung nach § 20 betreten wurden, dürfen Mautstrecken bis zur nächsten Abfahrt benützt werden.

(2) Wurde aus Anlass einer Betretung bei einer strafbaren Handlung nach § 20 Abs. 1 Ersatzmaut geleistet, eine vorläufige Sicherheit eingehoben oder eine Beschlagnahme vorgenommen, so gilt damit überdies die zeitabhängige Maut für den Tag der Betretung und die darauf folgenden neun Kalendertage als entrichtet und die ausgestellte Bescheinigung als Nachweis hierfür.

## **7. Teil: Behörden und Verfahren**

### **Behörde**

§ 26. Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist die Bezirksverwaltungsbehörde.

### **Vorläufige Sicherheit**

§ 27. (1) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Lenkern, bei denen die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 1200 € einzuheben, wenn der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Betretung in engem zeitlichem Zusammenhang mit der Tat erfolgt.



(2) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 1200 € einzuheben, wenn

1. der Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht,
2. die Verwaltungsübertretung mit dem kontrollierten Fahrzeug begangen wurde und nicht mehr als drei Monate zurückliegt,
3. der Zulassungsbesitzer gemäß § 23 für die zu verhängenden Geldstrafen und die Verfahrenskosten haftet und
4. die Geltendmachung dieser Haftung beim Zulassungsbesitzer offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird.

Das Verlangen ist an den Lenker zu richten, der bei der Leistung der vorläufigen Sicherheit als Vertreter des Zulassungsbesitzers fungiert.

(3) Auf nach Abs. 1 und 2 eingehobene vorläufige Sicherheiten ist § 37a Abs. 1 letzter Satz, Abs. 4 und Abs. 5 VStG sinngemäß anzuwenden.

### **Fahrtunterbrechung**

§ 28. (1) Die Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, Kraftfahrzeuglenkern, die bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 1 auf frischer Tat betreten werden und bei denen die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert ist, bis zum Eintreffen der Organe der Straßenaufsicht die Weiterfahrt zu untersagen und, falls erforderlich, zur Verhinderung der Weiterfahrt am Fahrzeug technische Sperren anzubringen. Die Organe der Straßenaufsicht sind unverzüglich zum Einschreiten aufzufordern.

(2) Unter den in § 27 Abs. 1 und 2 angeführten Bedingungen kann das Mautaufsichtsorgan die Unterbrechung der Fahrt anordnen und ihre Fortsetzung durch geeignete Vorkehrungen (Abnahme der Fahrzeugschlüssel und der Fahrzeugpapiere, Anbringung technischer Sperren am Fahrzeug, Abstellung an geeignetem Ort u.dgl.) verhindern, solange die festgesetzte vorläufige Sicherheit nicht geleistet wird. Hierbei ist mit möglicher Schonung der Person vorzugehen; der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist zu wahren.

(3) Maßnahmen gemäß Abs. 1 und 2 sind jener Behörde zuzurechnen, in deren Sprengel sie vorgenommen worden sind.

(4) Wird die Unterbrechung der Fahrt gemäß Abs. 2 nicht innerhalb von 72 Stunden aufgehoben, so kann die Behörde das Kraftfahrzeug als Sicherheit beschlagnahmen. § 37 Abs. 3 bis 6 VStG ist sinngemäß anzuwenden.

### **Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht und der Zollwache**

§ 29. (1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) und die Organe der Zollwache (§ 15 Zollrechts-Durchführungsgesetz, BGBl. Nr. 659/1994) haben an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes mitzuwirken

1. durch Überwachung der Einhaltung seiner Vorschriften,
2. durch Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind,
3. durch Unterstützung der Mautaufsichtsorgane bei der Verhinderung der Fortsetzung der Fahrt gemäß § 28 Abs. 2,
4. durch Entgegennahme von Zahlungen gemäß § 19 Abs. 2 aus Anlass der Betretung bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 1.

(2) Auf Verwaltungsübertretungen gemäß §§ 20 und 21

1. ist § 37a VStG mit der Maßgabe anwendbar, dass eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 1200 € eingehoben und Sachen bis zum Wert von 1200 € beschlagnahmt werden dürfen,
2. ist § 47 Abs. 1 VStG mit der Maßgabe anwendbar, dass durch Strafverfügung Geldstrafen bis zum Betrag von 600 € festgesetzt werden dürfen,
3. sind §§ 47 Abs. 2 und 49a mit der Maßgabe anwendbar, dass durch Verordnung Geldstrafen bis zum Betrag von 600 € vorgesehen werden dürfen,
4. ist § 50 VStG nicht anwendbar.

(3) Die Organe der Zollwache werden ermächtigt, nach Maßgabe des Abs. 2 Z 1 eine vorläufige Sicherheit festzusetzen und einzuheben sowie verwertbare Sachen zu beschlagnahmen. Sie dürfen auf Rechnung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Vignetten verkaufen.

### **Auskünfte aus der zentralen Kraftfahrzeugevidenz**

§ 30. (1) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen mitzuteilen, soweit dies

zur automatischen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut erforderlich ist.

(2) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage unverzüglich, längstens innerhalb von zwei Werktagen, Name und Anschrift des Zulassungsbesitzers in elektronisch lesbarer Form mitzuteilen, soweit dies für Aufforderungen gemäß § 19 Abs. 3 erforderlich ist.

#### **Gerichtsstand**

§ 31. Gerichtsstand für zivilrechtliche Streitigkeiten nach diesem Bundesgesetz ist Wien.

#### **8. Teil:**

#### **Übergangs- und Schlussbestimmungen**

#### **Übergang zur fahrleistungsabhängigen Maut**

§ 32 (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut durch Verordnung mit einem Monatsersten festzulegen, sobald eine zuverlässige Abwicklung der Bemaution und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung die aliquote Rückerstattung des Kaufpreises für Vignetten zu regeln, die durch den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut vorzeitig ihre Gültigkeit verlieren.

(3) Die Festsetzung der Mauttarife und die Ausnahmen von der Entgeltleistung auf den im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes von den Bundesstraßengesellschaften bemauteuten Strecken bleiben durch die Bestimmungen dieses Gesetzes solange unberührt, als keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird.

(4) Solange keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, unterliegt die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen, aber weniger als 12 Tonnen beträgt, und mit Omnibussen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der zeitabhängigen Maut.

(5) Solange keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, gelten mehrspurige Kraftfahrzeuge,

1. die als Schlaf- oder Aufenthaltsraum eingerichtet sind (Wohnmobile), unabhängig von ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht, und
  2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unabhängig von ihrer Achsenzahl
- als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.

#### **Straßenbenützungsabgabe**

§ 33. Sobald eine fahrleistungsabhängige Maut für Kraftfahrzeuge und von diesen gezogene Anhänger, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination 12 Tonnen oder mehr beträgt, eingehoben wird, darf entgegen § 2 Z 6 Straßenbenützungsabgabengesetz auch für die Benützung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen eine Straßenbenützungsabgabe nicht mehr erhoben werden.

#### **Inkrafttreten**

§ 34. (1) Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Jänner 2003 in Kraft.

(2) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits ab dem seiner Kundmachung folgenden Tag erlassen werden. Sie dürfen jedoch nicht vor 1. Jänner 2003 in Kraft treten. Gleiches gilt für die Mautordnung und für die Verlautbarung der Mauttarife und Vignettenpreise gemäß § 16.

(3) Mautaufsichtsorgane können bereits ab dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgenden Tag bestellt und vereidigt werden. Sie dürfen jedoch ihre Tätigkeit erst am 1. Jänner 2003 aufnehmen.

#### **Außerkrafttreten**

§ 35. Mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 141/2000, außer Kraft.

#### **Verweisungen**

§ 36. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

(2) Wenn in Rechtsvorschriften des Bundes auf das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 verwiesen wird, treten die entsprechenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes an seine Stelle.

#### **Vollziehung**

**§ 37.** Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:

1. hinsichtlich des § 1 Abs. 2, der §§ 9 bis 12, des § 13 Abs. 1 und 3, der §§ 14, 15, 19 und des § 32 Abs. 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;
2. hinsichtlich des § 13 Abs. 2 erster und zweiter Satz der Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;
3. hinsichtlich des § 13 Abs. 2 vierter Satz der Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen;
4. hinsichtlich des § 29 der Bundesminister für Inneres für die Organe der Straßenaufsicht und der Bundesminister für Finanzen für die Organe der Zollwache, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;
5. hinsichtlich des § 30 der Bundesminister für Inneres;
6. hinsichtlich des § 31 der Bundesminister für Justiz;
7. hinsichtlich des § 33 der Bundesminister für Finanzen;
8. im übrigen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

## VORBLATT

### **Problem:**

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

### **Lösung:**

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

### **Alternativen:**

Keine.

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

Die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut wird die Transportkosten und mit ihnen die Produktpreise geringfügig verteuern (ca. 0,18 % des Verbraucherpreisindex). Sie führt aufgrund der Verstärkung des Wettbewerbs aber auch zu einem effizienteren Einsatz von Ressourcen, was insgesamt dem Wirtschaftsstandort Österreich zu Gute kommt. Zudem werden die Mauteinnahmen in die Straßeninfrastruktur investiert, wodurch das Bruttoinlandsprodukt um ca. 0,15 % wachsen wird und rund 5 750 Arbeitsplätze geschaffen werden können.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Der Aufbau einer Mautaufsichtsorganisation wird Kosten in der Höhe von ca. 4,5 Millionen € pro Jahr verursachen, die jedoch nicht der öffentlichen Hand zu Lasten fallen. Bei den Bezirksverwaltungsbehörden ist mit einer Mehrbelastung durch Strafverfahren wegen Prellens fahrleistungsabhängiger Maut zu rechnen. Die Mehrkosten werden sich jedoch in Grenzen halten, weil die Tat durch Zahlung einer Ersatzmaut straflos wird und nach den Vollzugserfahrungen im Bereich der Anonymverfügungen damit zu rechnen ist, dass 95 % der Täter einer diesbezüglichen Aufforderung entsprechen werden. Insgesamt wird sich deshalb im Vergleich zum Konzept der Stammfassung des BStFG 1996 eine deutlich geringere Belastung der Bezirksverwaltungsbehörden ergeben.

### **Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

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

### **Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:**

Keine.

### **Konsultationsverfahren:**

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

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

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

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

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

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

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

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

Hinsichtlich der Rechtsnatur der Maut belässt es der Entwurf beim geltenden Recht. Die Maut stellt keine Abgabe im Sinne des F-VG dar, sondern ein nach privatrechtlichen Grundsätzen zu beurteilendes Entgelt für die Benützung von Straßen (OGH 22. 1. 2001, 2 Ob 33/01v, 26. 4. 2001, 2 Ob 133/00y; VwGH 27. 2. 1998, 98/06/0002; VfGH 6. 3. 2001, A 23/00 = JBl 2001, 441; *Stolzlechner/Kostal*, Das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, ZVR 1999, Sonderheft 5A, 17). Auf eine Willensübereinkunft zwischen der ASFINAG und dem Kraftfahrzeuglenker oder dem Zulassungsbesitzer kommt es gleichwohl nicht an. Es handelt sich um ein gesetzliches Schuldverhältnis, nicht um einen Vertrag.

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

## **Besonderer Teil**

### **Zu § 1 (Mautstrecken):**

Der vorgeschlagene § 1 lässt im Unterschied zu § 1 BStFG 1996 offen, wer Maut zu entrichten hat und wie diese zu bemessen ist, und beschränkt sich auf die Regelung der Frage, welche Bundesstraßen im Falle ihrer Benützung durch Kraftfahrzeuge der Mautpflicht unterliegen. Dabei geht er vom Grundsatz aus, dass das gesamte Bundesstraßennetz mautpflichtig ist (Abs. 1), soweit nicht der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mit Verordnung eine Ausnahme verfügt hat, weil sie den baulichen Anforderungen der Richtlinie 1999/62/EG nicht entsprechen (Abs. 2). Der Entwurf sieht bewusst keine Verpflichtung zur Erlassung einer Ausnahmeverordnung vor, sondern räumt dem Bundesminister Ermessen ein, weil es Artikel 7 Abs. 2 lit. b der Richtlinie nach Anhörung der Kommission unter bestimmten Bedingungen erlaubt, Maut auch für Straßenabschnitte einzuhoben, die in baulicher Hinsicht der Richtlinie nicht entsprechen. An diesen Kriterien wird sich die Ausübung des Ermessens zu orientieren haben.

Die durch § 7 Abs. 1a lit. f bis i BStFG 1996 von der Pflicht zur Leistung zeitabhängiger Maut ausgenommenen Strecken werden in die Ausnahmeverordnung einzubeziehen sein, solange für diese Strecken nach den Bestimmungen der Richtlinie keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben werden darf.

Abs. 3 enthält eine Verpflichtung zur Kennzeichnung der mautpflichtigen Bundesstraßen und führt als Synonym für diesen sprachlich schwerfälligen Terminus den Begriff Mautstrecke ein.

### **Zu § 2 (Arten der Mauteinhebung):**

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

### **Zu § 3 (Mautgläubiger):**

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

### **Zu § 4 (Mautschuldner):**

Der Entwurf sieht vor, dass Kraftfahrzeuglenker und Zulassungsbesitzer für die Maut als Gesamtschuldner haften. Darin weicht er von § 9 BStFG 1996 ab, der die Haftung des Zulassungsbesitzers davon abhängig macht, dass er es nach Aufforderung durch die ASFINAG unterlässt, entweder den Fahrzeuglenker oder eine Person namhaft zu machen, die über den Fahrzeuglenker Auskunft erteilen kann. Hiefür war zum einen maßgeblich, dass sich die in § 9 BStFG 1996 getroffene Regelung als schwerfällig erwiesen hat: Den Zulassungsbesitzer trifft keine Verpflichtung, der ASFINAG gegenüber den Fahrzeuglenker bekannt zu geben, und er kann folglich auch dann, wenn ihm der Lenker bekannt ist, der Haftung dadurch entgehen, dass er eine dritte Person namhaft macht, die über den Sachverhalt informiert ist. Wenn es sich dabei um eine Person mit Wohnsitz im Ausland handelt, ist die Geltendmachung der Haftung wenn nicht unmöglich, so doch wesentlich erschwert. Zum anderen erscheint die in § 9 BStFG 1996 getroffene Lösung als wenig sachgerecht. Sie bietet dem Zulassungsinhaber die Möglichkeit, seine Haftung auf informierte Dritte zu überwälzen, ohne dass es darauf ankommt, ob er diesen Personen zuvor das Fahrzeug überlassen hat oder ob diese Personen das Fahrzeug dem Lenker überlassen haben. Doch selbst bei Ergänzung um Kriterien, die eine Ingerenz des haftenden Dritten fordern, führte eine lediglich subsidiäre Haftung zu unbilligen Ergebnissen. Es ist dem Zulassungsinhaber weit eher zuzumuten als dem Mautgläubiger, das Risiko des Ausfalls des Fahrzeuglenkers als Schuldner zu tragen, weil er es sich aussuchen kann, wem er sein Fahrzeug überlässt, weil er vielfach den wirtschaftlichen Vorteil aus der Benützung des mautpflichtigen Bundesstraßennetzes zieht und weil er das Fahrzeug gegen unbefugte Inbetriebnahme zu sichern vermag.

### **Zu § 5 (Allgemeine Ausnahmen von der Mautpflicht):**

Der Entwurf schlägt vor, Ausnahmen von der Mautpflicht, die sowohl die fahrleistungs- als auch die zeitabhängige Maut betreffen, als allgemeine Ausnahmen vor die Klammer zu ziehen. In inhaltlicher Hinsicht orientiert er sich an der § 4 Abs. 3 BStFG 1996 sowie am Ausnahmetatbestand für die fahrleistungsabhängige Maut des § 3 Abs. 2 BStFG 1996, der jedoch verallgemeinert und im Hinblick auf die Einsatzfahrzeuge von der Verwendung des Blaulichts und Folgetonhorns entkoppelt wurde.

### **Zu § 6 (Mautpflicht):**

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

**Zu § 7 (Mautentrichtung):**

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

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

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

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

**Zu § 8 (Pflichten der Fahrzeuglenker):**

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

**Zu § 9 (Mauttarife):**

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

Deshalb schlägt der Entwurf aus verwaltungsökonomischen Erwägungen vor, dem Bundesminister lediglich die grundsätzliche Entscheidung über die Höhe der Kilometertarife vorzubehalten und es im übrigen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu überlassen, die Mautstreckenabschnitte festzusetzen und die für ihre Benützung zu entrichtende Maut zu errechnen. Um den unterschiedlichen Anschlussausbildungen auf den Mautstrecken Rechnung zu tragen, dürfen bei der Berechnung der Abschnittstarife nur jene Strecken berücksichtigt werden, die auf den Hauptfahrbahnen zurückgelegt werden.

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

In Abs. 4 wird klargestellt, dass auch Tandemachsen und geliftete Achsen bei der Kategorisierung einzurechnen sind. Lediglich Stützachsen, die z.B. zum Abstellen von Anhängern oder Sattelaufliegern dienen, sind nicht zu berücksichtigen. Diese Bestimmung entspricht der Regelung, wie sie bereits in der zwischenzeitlich außer Kraft getretenen Mauttarifverordnung, BGBl. II Nr. 48/2000, vorgesehen war.

Die Höhe der Mauttarife wird zum einen dadurch determiniert, dass Abs. 7 durch den Verweis auf Art. 7 Abs. 9 und 10 der Richtlinie 1999/62/EG dazu verpflichtet, die Maut(kilometer)tarife an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Ausbau des Mautnetzes zu orientieren und bei Differenzierungen der Tarife nach der Benützungszeit, die durch Abs. 5 zugelassen werden, innerhalb einer Bandbreite von 100 % zu verbleiben. Zum anderen gibt Abs. 3 das Verhältnis zwischen den drei Mautkategorien verbindlich vor.

Für sensible oder aufwendige Streckenabschnitte räumt Abs. 6 die Möglichkeit ein, ohne Bindung an die allgemeinen Mautkilometertarife höhere Mautabschnittstarife festzulegen. Dies soll durch Verordnung des Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie geschehen, der freilich auch hiebei einerseits an die in Abs. 3 bis 5 enthaltenen Determinanten, andererseits gemäß Abs. 7 an die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG gebunden bleibt.

Da der Entwurf nicht verkennt, dass die Ermächtigung zur Festlegung höherer Mautabschnittstarife in sensiblen alpinen Gebieten im Hinblick auf die Richtlinie 1999/62/EG problematisch erscheinen könnte, sei ausdrücklich betont, dass von ihr nur soweit Gebrauch gemacht werden darf, als dies europarechtlich zulässig

ist. Nach dem Weißbuch der Europäischen Kommission KOM (2001) 370 „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ ist mit diesbezüglichen Klarstellungen zu rechnen.

**Zu § 10 (Mautpflicht):**

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

**Zu § 11 (Mauteinhebung):**

Der Entwurf übernimmt die in § 7 BStFG 1996 enthaltene Regelung mit geringfügigen Modifikationen und versucht, sie übersichtlicher zu gliedern. Ihrer tatsächlichen Gültigkeitsdauer entsprechend wurde die Wochenvignette in Zehntagesvignette umbenannt.

**Zu § 12 (Vignettenpreise):**

Die vorgeschlagene Regelung entspricht § 8 BStFG 1996.

**Zu § 13 (Ausnahmen und Erleichterungen):**

Die vorgeschlagene Regelung fasst § 7 Abs. 4, 6 und 7 BStFG 1996 in einem eigenen Paragraphen zusammen. Dem Bestellerprinzip folgend, wird jedoch vorgesehen, dass der ASFINAG für die ausgegebenen Behindertenvignetten vom Bund Kostenersatz zu leisten ist.

**Zu den §§ 14-16 (Mautordnung):**

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

Anders als nach geltender Rechtslage soll die Verlautbarung der Mautordnung im Internet erfolgen. Im Sinne einer kostengünstigen und bürgerfreundlichen Verwaltung geht der Gesetzgeber mehr und mehr dazu über, Kundmachungen und Verlautbarungen über das WWW vorzunehmen (vgl. § 31 Abs. 9 ASVG, §§ 44e Abs. 3, 44f Abs. 2 AVG, § 7 Abs. 2 BGBlG, § 2a VerlaubG). Dieses Medium bietet sich auch für die Mautordnung an, die den Charakter allgemeiner Geschäftsbedingungen hat (vgl. VfGH 25. 9. 2001, B 1658/00). Um die Informationen für das Publikum vollständig zu halten, soll die ASFINAG überdies verpflichtet werden, auch die Mautkilometertarife, die besonderen Mautabschnittstarife für sensible Strecken sowie die Vignettenpreise, welche als Verordnungen gemäß § 2 Abs. 2 Z 2 BGBlG im Bundesgesetzblatt II kundzumachen sind, in die Verlautbarung einzubeziehen. In Anlehnung an § 31 Abs. 9 Z 1 ASVG i.d.F. BGBl. I Nr. 99/2001 soll überdies ausdrücklich klargestellt werden, dass von der ASFINAG für das Abrufen der Daten weder ein Identitätsnachweis noch Gebühren verlangt werden dürfen.

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

**Zu § 17 (Mautaufsichtsorgane):**

Die vorgeschlagene Regelung orientiert sich an § 11 BStFG, passt aber in Abs. 3 das Mindestalter an das herabgesetzte Volljährigkeitsalter an. Außerdem sieht sie als Bestellungsvoraussetzung eine besondere Schulung vor, die sich insbesondere auf Anhaltung, Einhebung von Ersatzmaut und vorläufiger Sicherheit sowie Fahrtunterbrechung zu erstrecken hat, und stellt in Abs. 4 ausdrücklich klar, dass es sich bei Mautaufsichtsorganen um Organe der öffentlichen Aufsicht im Sinn des § 50 Abs. 1 VStG und des Art. 78d Abs. 1 zweiter Satz B-VG handelt. Die von ihnen gesetzten Akte sind nicht der ASFINAG als beliehenem Unternehmen, sondern der Bezirksverwaltungsbehörde zuzurechnen.

**Zu § 18 (Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane):**

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

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



**Zu § 19 (Ersatzmaut):**

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

Die vom Entwurf in Abs. 2 bis 4 vorgesehenen Möglichkeiten der Zahlung einer Ersatzmaut für die fahrleistungsabhängige Maut gehen über § 13 Abs. 3 BStFG 1996 erheblich hinaus. Die Kontrolle der Einhaltung der ordnungsgemäßen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut soll zu einem großen Teil automationsunterstützt erfolgen. Es ist weder möglich noch sinnvoll, alle Lenker, deren Tat auf diesem Wege entdeckt wird, zu betreten. Außerdem wird es mitunter selbst dann, wenn Mautaufsichtsorgane eine Verwaltungsübertretung entdecken, zu keiner Anhaltung kommen, weil diese Organe zunächst versuchen müssen, jene Mautpreller zu stellen, bei denen das Kennzeichen des Fahrzeuges die Annahme nahe legt, dass die Strafverfolgung mit Schwierigkeiten verbunden sein werde. Aus Gleichheitserwägungen soll aber die Chance, die Tat durch Zahlung einer Ersatzmaut aus der Welt zu schaffen, nicht von der Zufälligkeit abhängig gemacht werden, ob es im Anschluss an das Delikt zu einer Betretung kommt.

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

In Bezug auf jene Lenker, die auf frischer Tat oder in engem zeitlichen Zusammenhang mit ihr betreten werden, sieht Abs. 2 die Verpflichtung vor, sie mündlich zur Zahlung der Ersatzmaut aufzufordern. Diese Gruppe soll wie bisher unverzüglich entscheiden müssen, ob sie die Tat durch Zahlung der Ersatzmaut straflos werden lassen oder deren Ahndung in einem Verwaltungsstrafverfahren auf sich nehmen will. Durch Abs. 5 ist sichergestellt, dass die Begleichung der Ersatzmaut nicht am Mangel liquider Mittel scheitert. Von der Schaffung einer Regelung in Analogie zu § 50 Abs. 2 VStG oder Art IX Abs 4 EGVG, welche die postalische Einzahlung der Ersatzmaut ermöglichen würde, wurde bewusst Abstand genommen, weil es sich bei den Betretenen überwiegend um Personen handeln wird, die nach der Ausreise aus dem Bundesgebiet die Einzahlung der Ersatzmaut ungestraft unterlassen könnten.

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

Die Zusendung einer Aufforderung an den Zulassungsbesitzer soll überdies unterbleiben, wenn die Inanspruchnahme der (weiter unten zu erläuternden) Haftung des Zulassungsbesitzers für Geldstrafen und Verfahrenskosten offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird. Für diesen Ausschluss waren zwei Erwägungen maßgeblich. Erstens ist davon auszugehen, dass der Zulassungsbesitzer der Aufforderung ohnedies nur entsprechen wird, wenn er Folgen befürchten muss. Der Aufwand für die Aufforderung wäre daher über weite Strecken frustriert. Zweitens ist der Entwurf insgesamt bestrebt, in eben dieser Konstellation die Verfolgung von Mautprellereien mit spezifischen Zwangsfolgen zu sichern, die nicht nur an die der Betretung unmittelbar vorangehenden Verwaltungsübertretungen anknüpfen, sondern alle Delikte im zeitlichen Umfeld von drei Monaten ab einer Kontrolle erfassen sollen. Ein solches System kann nicht effektiv sein, wenn es der Zulassungsbesitzer in der Hand hat, verhängten Zwangsfolgen dadurch nachträglich die Grundlage zu entziehen, dass er einer noch nicht verfristeten Aufforderung entspricht und die Ersatzmaut zahlt.

Um aber, wie aus Gleichheitserwägungen geboten, auch diesen Personenkreis in den Genuss eines Strafausschlussgrundes kommen zu lassen, ist in Abs. 4 vorgesehen, dass anlässlich der Kontrolle von Fahrzeugen, mit denen Maut geprellt wurde, eine mündliche Aufforderung an ihren Zulassungsinhaber zu ergeben

hat. Es ist an den Lenker zu richten, der regelmäßig in einem Naheverhältnis zum Zulassungsinhaber steht und mit ihm Kontakt aufnehmen kann.

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

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

#### **Zu § 20 (Mautprellerei):**

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

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

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

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

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

#### **Zu § 21 (Verletzung der Anhaltepflicht):**

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

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

#### **Zu § 22 (Subsidiarität):**

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

#### **Zu § 23 (Haftung für Geldstrafen und Verfahrenskosten):**

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

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

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

Bei ihrer verfassungsrechtlichen Beurteilung verkennt die Bundesregierung nicht, dass in der Lehre unter Berufung auf das Erkenntnis VfSlg 7758/1976 gegen Haftungsbestimmungen im Verwaltungsstrafverfahren vielfach verfassungsrechtliche Bedenken geäußert worden sind. Namhafte Autoren erachten beispielsweise § 9 Abs. 7 VStG für gleichheitswidrig, weil kein sachlicher Grund für einen Eingriff in das Vermögen von Personen (im Ergebnis der Gesellschafter, Aktionäre u.s.w.) ersichtlich sei, die an der Verwaltungsübertretung nicht mitgewirkt hätten und die kein Verschulden, nicht einmal in Form eines Auswahlverschuldens, treffen müsse (Walter/Mayer, Grundriß des österreichischen Verwaltungsverfahrenrechts<sup>7</sup> [1999] Rz 781; Walter/Thienel, Die österreichischen Verwaltungsverfahrensgesetze Bd II<sup>2</sup> [2000] 179 f; Thienel, Verwaltungsverfahrenrecht [2000] 397). Dieser Vorwurf überzeugt aber deshalb nicht, weil es neben eigenem Verschulden auch andere zureichende Gründe geben kann, Personen für das Verhalten Dritter einstehen zu lassen; die Fälle der Gefährdungshaftung seien beispielhaft erwähnt. Bei § 9 Abs. 7 VStG ist der Umstand, dass sich die juristische Person gewisser Menschen als Organe bedient, ein sachlicher Grund, um sie für das Organverhalten einstehen zu lassen. Bei der vorgeschlagenen Regelung gilt Vergleichbares für die Überlassung des Kraftfahrzeugs, weil durch sie eine Gelegenheit zur Mautprellerei eröffnet wird und weil bei einer Durchschnittsbetrachtung der Zulassungsinhaber aus dem Delikt regelmäßig den wirtschaftlichen Vorteil zieht.

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

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

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

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

**Zu § 24 (Widmung von Strafgeldern):**

Die Regelung entspricht § 13 Abs. 6 zweiter Satz BStFG 1996.

**Zu § 25 (Abfahrtsrecht nach Betretung):**

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

**Zu § 26 (Behörde):**

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

**Zu § 27 (Vorläufige Sicherheit):**

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

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

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

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

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

Für die von Mautaufsichtsorganen eingehobenen vorläufigen Sicherheiten ordnet Abs. 3 die sinnngemäße Anwendung der einschlägigen VStG-Bestimmungen an und stellt dadurch unter anderem sicher, dass die Erklärung des Verfalls nicht davon abhängt, ob eine bestimmte Person als Beschuldigter verfolgt oder bestraft werden kann (§ 37a Abs. 5 i.V.m. § 37 Abs. 5 zweiter Satz iVm § 17 Abs. 3 VStG). Im Hinblick auf die sinnngemäße Anwendbarkeit des § 37a Abs. 4 zweiter Satz VStG sei betont, dass mit der Behörde, welcher die vorläufige Sicherheit mit der Anzeige unverzüglich vorzulegen ist, jene Behörde gemeint ist, die für die Ahndung des Delikts örtlich und sachlich zuständig ist, und nicht jene Behörde, in deren Sprengel die vorläufige Sicherheit eingehoben wurde (anders insoweit der hier nicht anwendbare § 27 Abs. 3 letzter Satz VStG).

#### **Zu § 28 (Fahrtunterbrechung):**

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

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

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

Die in Abs. 4 vorgesehene Beschlagnahmeermächtigung ist für jene seltenen, nach bisherigen Vollzugserfahrungen im Ökopunktebereich aber nicht gänzlich auszuschließenden Fälle gedacht, in denen die Fahrtunterbrechung nicht den gewünschten Erfolg hat, weil der Lenker das Fahrzeug zurücklässt. Sie soll der Behörde eine Handhabe bieten, das Fahrzeug durch Bescheid mit Beschlagnahme zu belegen und es als *ultima ratio* gemäß § 37 Abs. 5 VStG für verfallen zu erklären, um das Fahrzeug von der Straße zu bekommen und es einer geregelten Verwertung zuführen zu können. Dass ein Verfall nach § 17 Abs. 2 VStG regelmäßig ausscheiden wird, wenn ein Dritter am Fahrzeug ein Pfandrecht oder ein Zurückbehaltungsrecht nachweist, stellt diesen Zweck der Regelung nicht in Frage.

Wenn in Abs. 4 von der Behörde die Rede ist, so ist einmal mehr jene Strafbehörde gemeint, die zur Ahndung des Delikts örtlich und sachlich zuständig ist. Das kann, muss aber nicht die für den Ort der Fahrtunterbrechung örtlich zuständig Bezirksverwaltungsbehörde sein. Die Maßnahme der Fahrtunterbrechung ist hingegen, wie in Abs. 3 klargestellt wird, nicht der Strafbehörde, sondern der Sprengelbehörde zuzurechnen, weil diese als Behörde vor Ort weit besser in der Lage ist, die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zu beurteilen.

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

In Abs. 1 wird vorgeschlagen, dass die Organe der Straßenaufsicht sowie die Organe der Zollwache an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes mitwirken sollen. Der Umfang der Mitwirkung orientiert sich an § 14 Abs. 1 BStFG 1996; neu aufgenommen ist die Unterstützung der Mautaufsichtsorgane bei der Fahrtunterbrechung.

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

pflchtend vorgeschriebene Aufforderung zur Zahlung einer Ersatzmaut ein funktionales Äquivalent bildet, das Mandate überflüssig macht.

Die Organe der Zollwache werden durch Abs. 3 zur Festsetzung und Einhebung vorläufiger Sicherheiten und zur Beschlagnahme verwertbarer Sachen ermächtigt.

**Zu § 30 (Auskünfte aus der zentralen Kraftfahrzeugevidenz):**

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

**Zu § 31 (Gerichtsstand):**

Um die Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche nach diesem Bundesgesetz zu erleichtern, schlägt der Entwurf die Aufnahme einer Bestimmung vor, die sichert, dass Klagen nach diesem Bundesgesetz beim sachlich zuständigen Gericht in Wien eingebracht werden können. Es handelt sich um einen Wahlgerichtsstand: Der Kläger kann zwischen ihm und dem allgemeinen Gerichtsstand wählen.

Der vorgeschlagene Gerichtsstand ist in erster Linie für das Einklagen der Mautschuld von Bedeutung. Im Zusammenhang damit sei betont, dass Bestrafungen wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 die zivilrechtlichen Ansprüche des Mautgläubigers gegen die Mautschuldner unberührt lassen.

**Zu § 32 (Übergang zur fahrleistungsabhängigen Maut):**

Um das Dauerrecht nicht zu belasten, schlägt der Entwurf vor, die in §§ 2, 5 und 7 Abs. 2 BStFG 1996 enthaltenen Übergangsbestimmungen im Schlussteil des Gesetzes zusammen zu ziehen. Verordnungen gemäß § 32 Abs. 1 werden nicht dem Konsultationsmechanismus unterliegen.

**Zu § 33 (Straßenbenützungsabgabe):**

Der vorgeschlagene § 33 entspricht § 15 BStFG 1996.

**Zu § 34 (Inkrafttreten):**

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