

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

Einbringende Stelle: BMVIT, Abt. I/K2
Laufendes Finanzjahr: 2013

Inkrafttreten/ 2013
Wirksamwerden:

Vorblatt

Ziele

- Technische und vertragliche Interoperabilität der europäischen Mautsysteme
- Verbesserung der rechtlichen Situation der Fahrer bei Mautprellerei

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten
- Einführung eines Tatbestandes der Mautprellerei durch den Zulassungsbesitzer bei Unterlassung des Nachholens des bei der vorläufigen Zuordnung des Fahrzeugs zu einer Tarifgruppe fehlenden Nachweises
- Erweiterung der Informationspflichten der Arbeitgeber im Zusammenhang mit der fahrleistungsabhängigen Maut

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Gesamt für die ersten fünf Jahre

Ob, wann und in welcher Gesamthöhe für den Bund im Zusammenhang mit der Registrierung von Mautdiensteanbietern und mit der Führung des Registers zusätzliche Kosten anfallen, kann derzeit noch nicht mit hinreichender Bestimmtheit angegeben werden. Die konkreten finanziellen Auswirkungen des Gesetzesvorhabens hängen davon ab, ob überhaupt europäische Unternehmen als Mautdiensteanbieter tätig und in Österreich registriert werden.

Deshalb wurde beispielhaft der Gesamtaufwand pro Registrierungsfall berechnet. Der daraus entstehende Personalaufwand (inkl. 35% arbeitsplatzbezogener Sachaufwand) beläuft sich für den Bund auf 1.273 Euro pro Registrierungsfall. Nach derzeitigem Stand wird mit maximal zwei Registrierungen in den ersten fünf Jahren gerechnet. Daraus ergeben sich potenzielle Gesamtaufwendungen für den Bund von maximal 2.546 Euro.

Die daraus entstehenden Aufwendungen werden zur Gänze aus bestehenden Mitteln des BMVIT bedeckt.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Das Vorhaben dient insbesondere der Umsetzung der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten, ABl. Nr. L 268 vom 13.10.2009, und der Richtlinie 2011/76/EU zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 269 vom 14.10.2011.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung**Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird****Problemanalyse****Problemdefinition**

Gemäß Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 166 vom 30.4.2004 S. 124, in der Fassung der Berichtigungen, ABl. Nr. L 200 vom 07.06.2004 S. 50 und ABl. Nr. 204 vom 04.08.2007 S. 30, und der Verordnung (EG) Nr. 219/2009, ABl. Nr. L 87 vom 31.03.2009 S. 109, hat die Kommission die Entscheidung 2009/750/EG über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten, ABl. Nr. L 268 vom 13.10.2009 S. 11, erlassen. Durch die Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG) wird diese Entscheidung umgesetzt.

Vom Inhalt der Entscheidung 2009/750/EG sind in erster Linie die potentiellen Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, in zweiter Linie jene Stellen betroffen, die für den Verkehr von Fahrzeugen in einem Mautgebiet Maut einheben.

Darüber hinaus werden noch Änderungen vorgesehen, die sich aus der Praxis des Vollzuges des BStMG und aufgrund des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetzes 2013 ergeben.

Schließlich werden die mit der Richtlinie 2011/76/EU bewirkten Umnummerierungen von Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Wegekosten-Richtlinie), auf die im BStMG verwiesen wird, berücksichtigt.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Zur Umsetzung der Entscheidung 2009/750/EG über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten sowie der verbindlichen Teile der Richtlinie 2011/76/EU über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge besteht keine Alternative. Bei Nichtumsetzung droht die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die Kommission.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2018

Für die interne Evaluierung werden die Daten herangezogen, die im Rahmen des auf der Homepage des BMVIT elektronisch zugänglichen Registers, in welchem das von der Mautpflicht umfasste Straßennetz, die Mauterheber sowie allfällige EETS-Anbieter mit Sitz in Österreich, bei denen Benutzerinnen und Benutzer einen Mautvertrag abschließen können, aufgeführt sind, ohnehin öffentlich kundmacht werden.

Im Zuge der Evaluierung werden die finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte und andere wesentliche Wirkungsdimensionen (z. B. Verwaltungskosten für Unternehmen) erneut abgeschätzt werden.

Ziele

Ziel 1: Technische und vertragliche Interoperabilität der europäischen Mautsysteme

Wie sieht Erfolg aus:

| Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA | Zielzustand Evaluierungszeitpunkt |
|--|--|
| Es gibt keine europaweite (technische und vertragliche) Interoperabilität der verschiedenen europäischen elektronischen Mautsysteme. Die Fahrer müssen deshalb mehrere Fahrzeuggeräte im Fahrzeug anbringen, um alle im Verlauf einer Fahrt zu durchfahrenen Systeme auch wirklich nutzen zu können. | Der europäische elektronische Mautdienst (EETS) soll die Interoperabilität der Mautsysteme im Straßennetz der EU gewährleisten. EETS ermöglicht die Entrichtung der Maut auf der Grundlage eines einzigen Vertrags mit einem EETS-Anbieter und mit einem einzigen Bordgerät. |

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag:

UG 41 Globalbudget, Wirkungsziel 2: Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit

Ziel 2: Verbesserung der rechtlichen Situation der Fahrer bei Mautprellerei

Wie sieht Erfolg aus:

| Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA | Zielzustand Evaluierungszeitpunkt |
|--|--|
| In Einzelfällen (die genaue Zahl kann nicht erhoben werden) sind Fahrer mit hohen Verwaltungsstrafen für Mautprellerei, u.a. infolge fehlender Information durch den Zulassungsbesitzer über das Einlangen von Ersatzmautaufforderungen, konfrontiert. | Vermeidung von Verwaltungsstrafverfahren infolge von Mautprellerei für Fahrer. |

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag:

UG 41 Globalbudget, Wirkungsziel 2: Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit.

Maßnahmen**Maßnahme 1: Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten**

Beschreibung der Maßnahme:

Festlegung der Anforderungen an die Ausgestaltung des Mautdienstes und der auf den Mautdienst bezogenen Rechte und Pflichten der ASFINAG, der Mautdiensteanbieter und der Mautschuldner, Regelung der Registrierung in Österreich niedergelassener Mautdiensteanbieter beim BMVIT, Festlegung eines fakultativen Vermittlungsverfahrens für Streitigkeiten zwischen ASFINAG und Mautdiensteanbietern und Bestimmung der Schienen-Control GmbH als Vermittlungsstelle.

Wie sieht Erfolg aus:

| Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA | Zielzustand Evaluierungszeitpunkt |
|-----------------------------------|---|
| - | Rahmenbedingungen für das Tätigwerden von Unternehmen als Mautdiensteanbieter in Österreich |

Maßnahme 2: Einführung eines Tatbestandes der Mautprellerei durch den Zulassungsbesitzer bei Unterlassung des Nachholens des bei der vorläufigen Zuordnung des Fahrzeugs zu einer Tarifgruppe fehlenden Nachweises

Beschreibung der Maßnahme:

Es wird klargestellt, dass das Nachholen des bei der vorläufigen Zuordnung fehlenden Nachweises der Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe in die Verantwortung des Zulassungsbesitzers fällt, und es wird im Einklang mit der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2006/103/EG, ABl. Nr. 363 vom 20.12.2006 S. 344, ein entsprechender Straftatbestand eingeführt, der Mautprellerei durch Unterlassen des gebotenen Nachweises zur Verwaltungsübertretung erklärt.

Wie sieht Erfolg aus:

| Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA | Zielzustand Evaluierungszeitpunkt |
|-----------------------------------|---|
| - | Aufgrund der erfolgten Klarstellung der Rechtslage: Vermeidung von Verfahren und damit Kostensenkung. |

Maßnahme 3: Erweiterung der Informationspflichten der Arbeitgeber im Zusammenhang mit der fahrleistungsabhängigen Maut

Beschreibung der Maßnahme:

Der Arbeitgeber wird gesetzlich dazu verpflichtet, den Arbeitnehmer so rechtzeitig vom Einlangen einer Ersatzmautaufforderung zu informieren, dass dieser die Ersatzmaut fristgerecht entrichten kann.

Wie sieht Erfolg aus:

| Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA | Zielzustand Evaluierungszeitpunkt |
|-----------------------------------|--|
| - | Vermeidung von Verwaltungsstrafverfahren infolge unterlassener Verständigung der Kraftfahrzeuglenker vom Einlangen von Ersatzmautaufforderungen. |

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

Ob, wann und in welcher Gesamthöhe für den Bund im Zusammenhang mit der Registrierung von Mautdiensteanbietern und mit der Führung des Registers zusätzliche Kosten anfallen, kann derzeit noch nicht mit hinreichender Bestimmtheit angegeben werden.

Die konkreten finanziellen Auswirkungen des Gesetzesvorhabens hängen davon ab, ob überhaupt Unternehmen als Mautdiensteanbieter tätig und in Österreich registriert werden. Bisher sind weder in Österreich noch auf europäischer Ebene Unternehmen aufgetreten, die konkrete Schritte für eine Registrierung als Anbieter für einen europäischen elektronischen Mautdienst gemäß den unionsrechtlichen Vorgaben gesetzt hätten. Auf Initiative der Europäischen Kommission gibt es derzeit lediglich ein die Vorgaben nur teilweise erfüllendes Projekt, im Rahmen dessen einige Mauterheber, potentiell interessierte Mautdiensteanbieter und involvierte Mitgliedstaaten freiwillig auf regional-europäischer Ebene im Hinblick auf mögliche spätere umfassendere Interoperabilitätsdienste zusammenarbeiten wollen.

In Anbetracht dessen, dass das Gesetzesvorhaben nur einen äußerst überschaubaren Adressatenkreis hat (ASFINAG als Mautgläubiger einerseits und andererseits ein sehr begrenzter Kreis von 10 bis 15 europaweit tätigen Zahlkarten- und Verkehrstelematikunternehmen, die überhaupt an der Erbringung der Mautdienstleistung interessiert sein könnten) werden bei der Vollziehung Kosten für die Registrierung von Mautdiensteanbietern mit Sitz in Österreich (§ 8a Abs. 1 BStMG), für die Überprüfung des weiteren Vorliegens der Registrierungsvoraussetzungen (§ 8a Abs. 3 BStMG) sowie für das Führen des Registers (§ 8b BStMG) – wenn überhaupt – nur fallweise und in geringer Höhe entstehen.

Sollte überhaupt eine Registrierung erfolgen, ist damit zu rechnen, dass für jede Registrierung eines Mautdienstanbieters durchschnittlich 8 Stunden von Bediensteten der Verwendungsgruppe A1/GL-A1/4 (€ 640) und 2 Stunden von Bediensteten der Verwendungsgruppe A3 erforderlich sind, dass für jede Überprüfung des weiteren Vorliegens der Registrierungsvoraussetzungen durchschnittlich 8 Stunden von Bediensteten der Verwendungsgruppe A1/GL-A1/4 erforderlich sind und dass für jede Änderung des Registers durchschnittlich 1 Stunde von Bediensteten der Verwendungsgruppe A1/GL-A1/4 (€ 70) erforderlich ist, was jeweils zu Gesamtkosten pro Fall in der Höhe von € 640 bzw. € 563 bzw. € 70 führen würde. Der daraus entstehende Personalaufwand (inkl. 35% arbeitsplatzbezogener Sachaufwand) beläuft sich für den Bund auf 1.273 Euro pro Registrierungsfall. Nach derzeitigem Stand wird mit maximal zwei Registrierungen in den ersten fünf Jahren gerechnet. Daraus ergeben sich potenzielle Gesamtaufwendungen für den Bund von maximal 2.546 Euro.

Die daraus entstehenden Aufwendungen werden zur Gänze aus bestehenden Mitteln des BMVIT bedeckt.

Die von den Streitparteien im Einzelfall zu tragenden Kosten der Tätigkeit der Vermittlungsstelle sollen durch ein gesetzlich festgesetztes pauschales Vermittlungsentgelt abgegolten werden. Bei den Bezirksverwaltungsbehörden ist mit einer geringfügigen Mehrbelastung durch Strafverfahren im Zusammenhang mit der Einführung eines Verwaltungsstraftatbestandes der Mautprellerei durch den Zulassungsbesitzer zu rechnen. Die Mehrkosten werden sich jedoch in Grenzen halten, weil die Tat durch Zahlung einer Ersatzmaut straflos wird und nach den Erfahrungen der ASFINAG damit zu rechnen ist, dass ca. 90 % der Ersatzmautaufforderungen entsprochen werden wird.

Die nun auch gesetzliche Verpflichtung des Arbeitgebers, den Fahrzeuglenker über das Einlangen einer Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut rechtzeitig zu informieren, tritt zu der bereits aufgrund des Vertragsverhältnisses zwischen dem Arbeitgeber und dem Fahrzeuglenker in der Regel bestehenden Verständigungspflicht hinzu. Es entstehen daher aus der Etablierung einer gesetzlichen Informationspflicht keine zusätzlichen Kosten für den Arbeitgeber.

Finanzielle Auswirkungen für die Länder

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für die Länder.

Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für die Gemeinden.

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Unternehmen

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für die rd. 7000 potentiell betroffenen Unternehmen, da die entsprechenden Informationsverpflichtungen des Arbeitgebers gegenüber den Lenkern in der Regel bereits auf vertraglicher Grundlage bestehen.