

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

1. Die Richtlinie 2004/52/EG sieht die Schaffung eines europäischen elektronischen Mautdienstes vor. Dieser Dienst soll einerseits auf technischen Lösungen, andererseits auf einem komplexen vertraglichen Regelwerk beruhen und jeden seiner Kunden in die Lage versetzen, durch Abschluss eines einzigen Vertrages mit einem beliebigen Anbieter dieses Dienstes das gesamte europäische Mautnetz nutzen zu können, ohne seine Fahrt quer durch Europa an einem Mautschranken unterbrechen zu müssen.

Die Richtlinie beschränkt sich auf die Bestimmung der zur Erreichung dieses Zieles wesentlichen technischen, verfahrensbezogenen und rechtlichen Aspekte. Die nähere Bestimmung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) und seiner technischen Komponenten nimmt sie nicht selbst vor, sondern überträgt sie in Artikel 4 Abs. 4 der Kommission. Dies erfolgte mit der Entscheidung 2009/750/EG.

Die Entscheidung 2009/750/EG holt an Konkretisierung nach, was die Richtlinie noch vermissen ließ. Sie enthält daher Bestimmungen, wie sie üblicherweise nur in Richtlinien begegnen, und der Vergleich mit den Maßnahmen für das Verkehrssystem Eisenbahn zeigt, dass manche ihrer Regelungen jenen der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 191 vom 18.07.2008 S. 1, in der Fassung der Richtlinie 2011/18/EU, ABl. Nr. L 57 vom 02.03.2011 S 21, wörtlich nachempfunden sind. In der durch das Legalitätsprinzip des Art. 18 B-VG geprägten österreichischen Rechtsordnung bedarf die Entscheidung in einigen Punkten der Umsetzung durch das Gesetz.

Vom Inhalt der Entscheidung 2009/750/EG sind in erster Linie die Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, in zweiter Linie jene Stellen betroffen, die für den Verkehr von Fahrzeugen in einem Mautgebiet Maut einheben. Dieser überschaubare Adressatenkreis lässt es ratsam erscheinen, bei der Umsetzung der Entscheidung 2009/750/EG in die Strukturen des geltenden Rechts möglichst wenig einzugreifen und es bei punktuellen Ergänzungen zu belassen.

Der vorliegende Entwurf schlägt deshalb kein eigenes Bundesgesetz über den europäischen elektronischen Mautdienst und seiner Interoperabilitätskomponenten vor, sondern begnügt sich damit, im BStMG die notwendigen Änderungen vorzunehmen. Dieser Weg liegt deshalb nahe, weil die Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes ungeachtet ihrer vertraglichen Beziehung zum Mautdienstanbieter Mautschuldner im Sinn des § 4 BStMG bleiben, deren Rechte und Pflichten im BStMG geregelt wird.

2. Aus Anlass einer Bestrafung eines Fahrzeuglenkers wegen Mautprellerei infolge unterlassener Nachholung des Nachweises der EURO-Emissionsklasse der hat der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol den § 20 Abs. 2 BStMG gemäß Art. 140 B-VG angefochten, weil diese Bestimmung eines Strafbarkeit für fremdes Verhalten vorsehen. Der Verfassungsgerichtshof hat diesen Antrag mit der Begründung abgewiesen, dass die geltend gemachten Bedenken nicht dem BStMG anzulasten sind (VfGH 6.3.2012, G 135/11). Der Entwurf stellt aus diesem Anlass klar, dass das Nachholen des bei der vorläufigen Zuordnung fehlenden Nachweises der Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe in die Verantwortung des Zulassungsbesitzers fällt, und er führt 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, einen entsprechenden Straftatbestand ein, der Mautprellerei durch Unterlassen des gebotenen Nachweises zur Verwaltungsübertretung erklärt.

3. Schließlich wird die in § 8 BStMG enthaltene Pflicht von Arbeitgebern gegenüber den von ihnen beschäftigten Arbeitnehmern und arbeitnehmerähnlichen Personen erweitert.

Finanzielle Auswirkungen:

1. Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzesvorhabens hängen davon ab, ob und wann Unternehmen als Mautdienstanbieter tätig werden. In Anbetracht dessen, dass das Gesetzesvorhaben nur einen äußerst überschaubaren Adressatenkreis hat (ASFINAG als Mautgläubiger einerseits und andererseits ein sehr begrenzter Kreis von europaweit tätigen Zahlkarten- und Verkehrstelematikunternehmen, die überhaupt an der Erbringung der Mautdienstleistung interessiert sein könnten) werden bei der Vollziehung Kosten für die Registrierung von Mautdienstanbietern mit Sitz in Österreich (§ 8a Abs. 1 BStMG), für die

Überprüfung des weiteren Vorliegens der Registrierungs Voraussetzungen (§ 8a Abs. 3 BStMG) sowie für das Führen des Registers (§ 8b BStMG) - wenn überhaupt - nur fallweise und in geringer Höhe entstehen.

Es ist damit zu rechnen, dass für jede Registrierung eines Mautdiensteanbieters durchschnittlich 8 Stunden von Bediensteten der Verwendungsgruppe A1/GL-A1/4 und 2 Stunden von Bediensteten der Verwendungsgruppe A3 erforderlich sind, dass für jede Überprüfung des weiteren Vorliegens der Registrierungs Voraussetzungen 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 erforderlich ist.

Nach Maßgabe des Anhanges 3.1 der Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend Richtlinien für Ermittlung und Darstellung finanzieller Auswirkungen neuer rechtssetzender Maßnahmen (Kostenrichtlinie), BGBl. II Nr. 50/1999, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 126/2010, und unter Zugrundelegung einer Büroflächen-Miete in Höhe von € 19,7/m² für sehr guten Nutzungswert ergeben sich jeweils Gesamtkosten von € 640, € 563 und € 70.

Die Kosten der Vermittlungsstelle bei der Durchführung von Vermittlungsverfahren (§ 8c BStMG) sollen durch ein gesetzlich festgesetztes Pauschalentgelt abgedeckt werden. Der Kostenberechnung wird eine Verfahrensdauer von sechs Monaten (§ 8c Abs. 4 BStMG) zu Grunde gelegt, wobei als wöchentlicher Zeitaufwand für den verfahrensleitenden Bediensteten der Verwendungsgruppe A1/GL-A1/4 durchschnittlich jeweils 8 Stunden angenommen werden. Schließlich wird damit gerechnet, dass während der Verfahrensdauer wöchentlich durchschnittlich 2 Stunden eines Bediensteten der Verwendungsgruppe A 3 erforderlich sind. Nach Maßgabe der Kostenrichtlinie und unter Zugrundelegung einer Büroflächen-Miete in Höhe von € 19,7/m² für sehr guten Nutzungswert ergeben sich daher Gesamtkosten für die Durchführung eines Vermittlungsverfahrens von € 13 429. In § 8c Abs. 2 BStMG wird daher unter Berücksichtigung, dass im Verfahren zusätzlich auch Sachverständige aus dem Personalstand beigezogen werden können (§ 8c Abs. 3 BStMG) und unter Berücksichtigung der Umsatzsteuer das Pauschalentgelt mit € 20 000 festgelegt. Überdies wird eine jährliche Valorisierung dieses Entgeltes vorgesehen.

2. Durch die Einführung eines Straftatbestandes der Mautprellerei durch den Zulassungsbesitzer fallen bei den Bezirksverwaltungsbehörden Kosten an. Nach den von der ASFINAG im Jahr 2011 gemachten Erfahrungen mit der vorläufigen Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe wird einerseits mit maximal bis zu 600 zusätzlichen Verfahren zu rechnen sein, die zu den ca. 6 700 Verfahren betreffend Mautprellerei durch den Fahrzeuglenker treten, wobei die für jedes einzelne Verfahren anfallenden Kosten jenen entsprechen werden, die schon bisher bei Verfahren betreffend Mautprellerei durch den Fahrzeuglenker angefallen sind. Andererseits wird aber die Klarstellung der Rechtslage zur Vermeidung von Verfahren und damit zur Kostensenkung beitragen.

3. Die Kosten der ASFINAG für die erstmalige Erstellung der Vorgaben für Mautdiensteanbieter gemäß § 7 Abs. 3 BStMG belaufen sich auf ca. € 150 000. Die jährlichen Ersatzmauteinnahmen der ASFINAG im Falle der Mautprellerei durch den Zulassungsbesitzer können auf Grundlage der von der Gesellschaft im Jahr 2011 gemachten Erfahrungen mit der vorläufigen Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe auf ca. € 50 000 abgeschätzt werden.

4. Gemäß Artikel 6 Abs. 1 Z 1 der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999 gilt diese nicht für rechtsetzende Maßnahmen, die eine Gebietskörperschaft aufgrund zwingender Maßnahmen des Unionsrechts zu setzen verpflichtet ist.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge).

Besonderer Teil

Zu Z 2 (§ 5 Abs. 1 Z 1 BStMG):

Mit der 30. KFG - Novelle, BGBl. I Nr. 94/2009, wurde lit. d des § 20 Abs. 1 als Z 4 neu bezeichnet. Es wird klargestellt, dass im Fall von Fahrzeugen gemäß § 20 Abs. 5 Kraftfahrzeuggesetz 1967 eine im öffentlichen Interesse gelegene Ausnahme von der Mautpflicht nur dann besteht, wenn ein Fahrzeug so verwendet wird, dass den in Bewilligungen von Scheinwerfern und Warnleuchten mit blauem Licht enthaltenen Auflagen und Beschränkungen entsprochen wird; so besteht im Falle einer örtlichen Beschränkung gemäß § 20 Abs. 6 KFG eine Ausnahme von der Mautpflicht nur in dem Bereich, für den das Anbringen von Scheinwerfern und Warnleuchten mit blauem Licht bewilligt wurde.

Zu Z 3, 8, 10 und 11 (§ 7 Abs. 2, § 9 Abs. 5, § 9 Abs. 7 lit. b, § 9 Abs. 8 BStMG):

Die mit der Richtlinie 2011/76/EU bewirkten Ummumerierungen 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, werden in den Regelungen über das Diskriminierungsverbot bzw. das Benachteiligungsverbot für gelegentliche Straßenbenutzer beim Kostenersatz für die Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut, über die Differenzierung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife nach EURO-Emissionsklassen, über die Erhebung eines Aufschlages für bestimmte Verkehrswege in Bergregionen und über die Berechnung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife berücksichtigt.

Zu Z 4 (§ 7 Abs. 3 BStMG):

Die geltende Fassung des § 7 Abs. 3 BStMG nimmt auf den europäischen elektronischen Mautdienst bereits Bezug, indem sie die ASFINAG dazu verpflichtet, nach Maßgabe der Artikel 2 bis 4 sowie des Anhangs der Richtlinie 2004/52/EG den europäischen elektronischen Mautdienst anzubieten. Durch die zwischenzeitig erfolgte Definition des Begriffs „EETS-Anbieter“ in Artikel 2 lit. b der Entscheidung 2009/750/EG gibt diese Formulierung jedoch zu Missverständnissen Anlass, weil sie nunmehr suggeriert, dass die ASFINAG auf dem Markt des europäischen elektronischen Mautdienstes als Anbieter auftreten müsse. Gemeint war indes bloß, dass die ASFINAG als Betreiberin von Mautstrecken den Mautdienstanbietern anbieten müsse, ihr Streckennetz auf Grundlage einer vertraglichen Einigung mit dem Mautdienstanbieter für dessen Kunden zu öffnen.

Die vorgeschlagene Fassung räumt dieses Missverständnis aus und setzt die Pflichten der Mauterheber nach Artikel 5 der Entscheidung 2009/750/EG um, soweit diese einer gesetzlichen Verankerung bedürfen. Die ASFINAG soll verpflichtet werden, zunächst Vorgaben für Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes zu erstellen, in denen die allgemeinen Bedingungen für den Zugang zum österreichischen Mautstreckennetz festgelegt sind, sodann mit den Mautdienstanbietern Verträge zu schließen, sofern diese die Vorgaben erfüllen und den Verpflichtungen gemäß § 8a Abs. 4 entsprechen (Kontrahierungszwang), und schließlich auf ihrer Internet-Seite eine Liste jener Mautdienstanbieter zu führen, mit denen sie einen Vertrag abgeschlossen hat.

Die ASFINAG hat die von ihr erstellten Vorgaben für Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes bereits im Oktober 2010 auf ihrer Website kundgemacht.

Zu Z 5 (§ 7 Abs. 4 BStMG):

Die geltende Fassung des § 7 Abs. 4 sieht vor, dass die näheren Bestimmungen über den europäischen elektronischen Mautdienst in der Mautordnung zu treffen sind. Die Regelung wird nunmehr dahingehend ergänzt, dass auf jene Bestimmungen der Entscheidung 2009/750/EG verwiesen wird, die die Richtlinie 2004/52/EG konkretisieren und im Wesentlichen die auf den europäischen elektronischen Mautdienst bezogenen Rechte und Pflichten der ASFINAG, der Mautdienstanbieter und der Mautschuldner sowie die grundlegenden Anforderungen an die Ausgestaltung des Mautdienstes betreffen.

Zu Z 6 (§ 8 Abs. 5 BStMG):

Unabhängig vom Vorliegen zivilrechtlicher Nebenpflichten aus dem Vertrag mit dem Kraftfahrzeuglenker soll nunmehr eine gesetzliche Verständigungspflicht des Arbeitgebers bei Einlangen einer Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut bestehen. Durch die rechtzeitige Weiterleitung der Ersatzmautaufforderung werden Lenker in die Lage versetzt, die Ersatzmaut fristgerecht zu entrichten und durch Setzung eines Strafaufhebungsgrundes die Verhängung einer Verwaltungsstrafe zu vermeiden.

Zu Z 7, 17 und 18 (§§ 8a bis 8c, § 21, § 24 Abs. 1 BStMG):**Zu § 8a :**

Die vorgeschlagene Bestimmung fasst die Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes zusammen. Sofern die Anbieter in Österreich niedergelassen sind (Artikel 3 der Entscheidung 2009/750/EG), wird von ihnen durch Abs. 1 eine Registrierung beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verlangt. Da nach Artikel 3 der Entscheidung 2009/750/EG die Registrierung in nur einem Mitgliedstaat der Europäischen Union vorgesehen ist, entfällt die Registrierung, wenn der Mautdienstanbieter ohnehin schon registriert ist.

Abs. 2 regelt die Kriterien, von denen abhängt, ob die Registrierung vorzunehmen und wieder zu entziehen ist, er verhält die Registrierungsbehörde zur jährlichen amtswegigen Prüfung, ob diese Kriterien weiterhin vorliegen, und er stellt klar, dass positive wie negative Registrierungsentscheidungen in Bescheidform zu treffen sind.

Um die Behörde mit den notwendigen Entscheidungsgrundlagen auszustatten, verpflichtet Abs. 3 die Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes wiederkehrend zur Vorlage von Unterlagen über die Erfüllung der an sie gerichteten Anforderungen. Außerdem verweist er auf die Pflichten, die Artikel 4 der Entscheidung 2009/750/EG statuiert. Wie in Abs. 2 wurde die Technik der Verweisung gewählt, weil die bezogenen Artikel der Entscheidung 2009/750/EG abschließende Regelungen enthalten, die keinen Umsetzungsspielraum lassen und die nur für einen begrenzten Kreis von Adressaten von Bedeutung sind.

Abs. 4 setzt die Vorgaben des Artikel 8 der Entscheidung 2009/750/EG um, womit eine eindeutige Bewertung von Kosten und Nutzen im Zusammenhang mit der Bereitstellung des europäischen elektronischen Mautdienstes vorgenommen werden kann. Die Bestimmung wird nicht nur für die ASFINAG gelten, sofern diese künftig auch Dienste eines Mautdiensteanbieters leisten sollte, sondern auch für jene ausländischen Mauterheber, die in Österreich den europäischen elektronischen Mautdienst anbieten werden und gleichzeitig als Mauterheber tätig sind.

Zu § 8b:

Die vorgeschlagene Bestimmung stellt das durch Artikel 19 der Entscheidung 2009/750/EG vorgesehene - schon im Juli 2010 eingerichtete - Register der österreichischen Mautstrecken und der in Österreich registrierten Mautdiensteanbieter auf eine gesetzliche Grundlage und legt den Ort der Veröffentlichung fest.

Zu § 8c:

Das in dieser Bestimmung vorgeschlagene Vermittlungsverfahren hat die Streitbeilegung nach § 78a Eisenbahngesetz 1957 zum Vorbild. Der Entwurf erklärt die Schienen-Control GmbH zur Vermittlungsstelle. Es bleibt den Streitparteien überlassen, ob sie den Streitbeilegungsmechanismus in Anspruch nehmen wollen, wobei sie auch gemeinsam einen Antrag auf Streitbeilegung stellen können. Die Vermittlungsstelle erlässt keine bindende Entscheidung, sondern teilt den Streitparteien nur ihre Rechtsauffassung mit, nachdem sich gezeigt hat, dass das primäre Verfahrensziel, eine gütliche Einigung zwischen den Streitparteien, nicht realisiert werden kann.

Dem fakultativen Charakter der Streitbeilegung entspricht es, dass weder die Zuständigkeiten der ordentlichen Gerichte noch jene der Verwaltungsbehörden durch das Streitbeilegungsverfahren berührt werden. Den Streitparteien bleibt es auch unbenommen, den Vermittlungsantrag zurückzuziehen oder bereits während des Vermittlungsverfahrens die ordentlichen Gerichte einzuschalten.

Die Kosten der Streitbeilegung sollen nach Abs. 2 erster Satz durch eine pauschale Vermittlungsgebühr abgegolten werden, deren Einzahlung schon im Antrag nachgewiesen werden muss mit der Folge, dass das Fehlen des entsprechenden Beleges einen verbesserungsbedürftigen Mangel des Antrages darstellt, der seiner meritorischen Behandlung entgegen steht. Im Hinblick auf die überschaubare Anzahl der Fälle, die in den nächsten Jahren anfallen werden, wurde zur Vermeidung unnötigen Verwaltungsaufwandes die Höhe der Gebühr gesetzlich festgesetzt.

Durch Abs. 2 zweiter und dritter Satz, Abs. 3 erster Satz und Abs. 4 zweiter Satz sollen die Verpflichtungen gemäß Artikel 11 Abs. 2 bis 4 der Entscheidung 2009/750/EG durch Formulierungen umgesetzt werden, die sich in die österreichische Rechtssprache einfügen. Die Dritte betreffende Mitwirkung an der Streitbeilegung gemäß Abs. 3 erster Satz bezieht sich etwa auf Produzenten von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut.

Die Regelung in Abs. 3 zweiter und dritter Satz soll die Betrauung von Sachverständigen ermöglichen. Es wird außerdem außer Streit gestellt, dass auch Bedienstete der Schienen-Control GmbH für diese Aufgabe herangezogen werden können.

Nach dem Vorbild des § 26 Abs. 5 erster Satz E-ControlG wird in Abs. 5 klargestellt, dass das AVG auf das Vermittlungsverfahren nicht anwendbar ist. Außerdem wird nach dem Muster des § 78a Abs. 3 dritter Satz EibG die Vermittlungsstelle verpflichtet, Richtlinien über das Vermittlungsverfahren zu erlassen und sie der Allgemeinheit zugänglich zu machen.

Die Verpflichtungen der Vermittlungsstelle zur Wahrung des Datenschutzes (Erwägungsgrund 4 der Entscheidung 2009/750/EG sowie die dort angeführten Datenschutzrichtlinien) und zur Zusammenarbeit mit den Vermittlungsstellen der anderen Mitgliedstaaten (Artikel 11 Abs. 5 der Entscheidung 2009/750/EG) werden durch Abs. 6 und 7 umgesetzt.

In Abs. 8 wird analog zur Regelung des § 9 Abs. 9 über die Valorisierung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut eine jährliche Anpassung des Vermittlungsentgeltes vorgesehen.

Nach dem Vorbild des § 109 Abs. 1 Z 14 TKG 2003 wird die Verletzung der in Abs. 3 erster Satz verankerten Pflicht zur Mitwirkung am Vermittlungsverfahren in § 21 Z 2 zur Verwaltungsübertretung erklärt. Für die Widmung der Geldstrafen gilt § 15 VStG.

Zu Z 9 und 12 (§ 9 Abs. 6, § 15 Abs. 2 BStMG):

Die vorgeschlagene Ergänzung des § 9 Abs. 6 stellt außer Streit, dass die ASFINAG, wie dies im Interesse der Nutzer des Mautstreckennetzes bereits geschehen ist, in der Mautordnung eine vorläufige Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe ohne Nachweis der EURO-Emissionsklasse vorsehen darf. Eine solche Zuordnung, die der Zulassungsbesitzer durch Erklärung erwirken kann und für deren Richtigkeit er verantwortlich ist, hat jedoch zur Bedingung, dass der bei der Erklärung fehlende Nachweis nachgebracht wird. Sie erlischt deshalb mit Wirkung ex tunc, falls das nicht innerhalb der in der Mautordnung bestimmten Frist geschieht, was wiederum zur Folge hat, dass gemäß § 9 Abs. 6 dritter Satz mangels Nachweis die Tarifgruppe mit dem höchsten Tarif maßgeblich ist. Die Differenz zwischen entrichteter und geschuldeter Maut kann die ASFINAG als Mautgläubiger einfordern und als Mautverkürzung gibt sie – fahrlässige oder vorsätzliche Pflichtverletzung vorausgesetzt – Anlass zu verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionen.

Zu Z 13 (§ 18 Abs. 2 dritter Satz BStMG):

Mit BGBl. I Nr. 26/2006 wurde vorgesehen, dass Mautaufsichtsorgane, die in Angelegenheiten des Straßenverkehrs besonders geschult sind, nach jeweiliger vorheriger Abstimmung mit der für die Handhabung der Verkehrspolizei zuständigen Behörde und einsatzbezogener Absprache mit der örtlich zuständigen Dienststelle der Bundespolizei zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut berechtigt sind, die aus Gründen der Verkehrssicherheit allenfalls notwendigen Verkehrsbeschränkungen im Bereich von Mautkontrollplätzen anzuordnen und durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen sowie eine allenfalls notwendige Regelung mit Lichtzeichen vorzunehmen. Diese Ermächtigung hat sich in der Praxis bewährt und soll nunmehr auf den Bereich von Grenzübergängen und Anschlussstellen ausgeweitet werden.

Zu Z 14 bis 16, 20 und 21 (§ 19 Abs. 2 erster Satz, 4 und 5, § 20 Abs. 3 bis 5, § 24 Abs. 2, § 25 Abs. 1, § 27 Abs. 1, 3 und 4, § 28 Abs. 1 BStMG):

Die vorgeschlagene neue Strafbestimmung des § 20 Abs. 3 knüpft daran an, dass das Nachholen des bei der vorläufigen Zulassung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe zunächst fehlenden Nachweises der EURO-Emissionsklasse Sache des Zulassungsbesitzers ist. Das Unterlassen dieses Nachweises soll jedoch lediglich strafbar sein, wenn auf Grundlage der vorläufigen Zuordnung Mautstrecken zu günstigeren als den Höchstarifarten benutzt wurden. Wurden mit dem Fahrzeug innerhalb der Nachweisfrist keine Mautstrecken befahren, so ist mangels Mautverkürzung eine verwaltungsstrafrechtliche Sanktion nicht geboten.

Der neue Tatbestand deckt sowohl das Unterlassen jeglichen Nachweises der EURO-Emissionsklasse, das Beibringen unzureichender Nachweise als auch das Beibringen eines zureichenden Nachweises für eine ungünstigere EURO-Emissionsklasse ab. In all diesen Konstellationen fehlt es am Nachweis, dass das Fahrzeug der Erklärung entspricht. Wird jedoch vom Zulassungsbesitzer ordnungsgemäß dargetan, dass das Fahrzeug in eine günstigere Tarifgruppe fällt als in die (irrtümlich) erklärte, so handelt es sich um einen hinreichenden Nachweis der erklärten Emissionsklasse, der eine Strafbarkeit ausschließt. Im Unterschied zu § 20 Abs. 1 und 2, wo für mehrere Fahrten ohne ordnungsgemäße Mautentrichtung mehrere Verwaltungsstrafen nebeneinander zu verhängen sind, macht sich der Zulassungsbesitzer nach § 20 Abs. 3 selbst dann, wenn mit seinem Fahrzeug innerhalb der Nachweisfrist mehrfach Mautstrecken zu günstigeren Tarifen befahren wurden, wegen Unterlassung des Nachweises nur einmal strafbar.

Der vorgeschlagene § 20 Abs. 4 enthält eine Tatortfiktion, die die Verfolgung und Bestrafung ausländischer Zulassungsbesitzer sichern soll. Sie orientiert sich an der allgemeinen Regel des § 2 Abs. 2 VStG, wonach Tatort bei Erfolgsdelikten auch jener Ort im Inland ist, an dem der Erfolg – hier also die Mautverkürzung infolge Tarifbegünstigung – eintritt. Liegen demnach mehrere Tatorte vor, die im Sprengel mehrerer Bezirksverwaltungsbehörden liegen, so sind nach § 27 Abs. 1 VStG mehrere Bezirksverwaltungsbehörden zuständig, zwischen denen nach § 27 Abs. 2 VStG das Zuvorkommen entscheidet.

Die Möglichkeit, Verwaltungsübertretungen durch Zahlung einer Ersatzmaut straflos werden zu lassen, wird auf den neu eingeführten Tatbestand der Mautprellerei durch den Zulassungsbesitzer (§ 20 Abs. 3) erweitert. Der Verdacht einer solchen Verwaltungsübertretung muss ebenso wie beim Verdacht der Mautprellerei durch den Fahrzeuglenker (§ 20 Abs. 1 und 2) auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht, etwa im Rahmen von Kontrollen der Nachweise der EURO-Emissionsklasse durch die Mautaufsichtsorgane gemäß § 18 Abs. 2, oder auf automatischer Überwachung durch das von der ASFINAG betriebene elektronische Kontroll- und Nachweisfristlaufsystem beruhen.

Desgleich soll der Anwendungsbereich der in §§ 27 und 28 vorgesehenen Zwangsmaßnahmen der Einhebung einer vorläufigen Sicherheit sowie der Fahrtunterbrechung auf die neu einzuführende

Mautprellerei durch den Zulassungsbesitzer erweitert werden. Bedingung hierfür ist, dass der Verdacht einer solchen Übertretung auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht, dass der verursachten Mautverkürzung eine Benützung der Mautstrecke mit dem kontrollierten Fahrzeug zugrunde liegt und dass begründeter Verdacht für die Annahme besteht, dass die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung beim Zulassungsbesitzer offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein werde.

Schließlich wird in § 24 Abs. 2 vorgesehen, dass 20 vH der gemäß § 20 Abs. 3 eingehobenen Straf gelder jenen Gebietskörperschaften zufließen sollen, die den Aufwand jener Behörden zu tragen haben, die die Geldstrafen verhängen.

Zu Z 19, 22 und 23 (§ 27 Abs. 1 und 2, § 29 Abs. 2, § 33 Abs. 7 BStMG):

Die Regelungen über die Einhebung einer vorläufigen Sicherheit und über die Anwendbarkeit von Bestimmungen des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 auf die im BStMG vorgesehenen Verwaltungsübertretungen werden an die im Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetz 2013, BGBl. I Nr. 33/2013, vorgesehenen und mit 1. Juli 2013 in Kraft tretenden Erhöhungen von Betragsgrenzen angepasst. Es wird klargestellt, dass weiterhin auch auf Grundlage einer automatischen Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht Strafen im abgekürzten Verfahren mit Straf- bzw. Anonymverfügung verhängt werden dürfen. Schließlich sollen die vorgeschlagenen neuen Strafbestimmungen und die damit zusammenhängenden Änderungen ebenfalls mit 1. Juli 2013 in Kraft treten.

Zu Z 24 (§ 35 Abs. 3 bis 5 BStMG):

In der Bestimmung des § 35 wird die Aufzählung verwiesener Rechtsvorschriften und ihrer Fundstellen redaktionell nachträglich hinsichtlich der Richtlinie 2004/52/EG ergänzt sowie hinsichtlich der Richtlinie 2011/76/EU und der Entscheidung 2009/750/EG erweitert.

Zu Z 25 (§ 37 BStMG):

In der Bestimmung des § 37 wird die Aufzählung der mit dem BStMG umgesetzten unionsrechtlichen Regelungen hinsichtlich der Richtlinie 2011/76/EU und der Entscheidung 2009/750/EG erweitert.