



Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung I/K2  
(Wege- und externe Kosten, Maut,  
Verkehr und Umwelt)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b>	Fax <b>501 65</b>	Datum
BMVIT-	UV/GSt/FG/SP	Franz Greil	DW 12262	DW 12105	18.02.2019
323.540/0003					
-I/K2/2019					

## Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

Die vorliegende Novelle des Bundesstraßenmautgesetzes (BStMG) ändert im Wesentlichen folgende Punkte:

- KFZ über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht mit reinem Elektro- oder Wasserstoffantrieb sollen eine eigene Mauttarifgruppe im Rahmen eines nach Euro-Klassen differenzierten Mauttarifsystems bekommen. Durch eine Verordnungsermächtigung können diese umweltfreundlichen Lkw den niedrigsten Mauttarif bekommen, der nicht mehr als 50 % des höchsten Tarifs betragen darf. Außerdem werden diese von dem Mautzuschlag für die verkehrsbedingte Luftverschmutzung befreit, nicht aber für die verkehrsbedingte Lärmbelastung.
- Datenverarbeitung im Rahmen des automatisierten Mautenforcements bei Unklarheit, ob es sich um einen Pkw oder Lkw (zB Lieferwagen) handelt. Derzeit wird im Zweifelsfall ein Bild erstellt und nach manueller Bearbeitung gelöscht. In Zukunft dürfen nicht eindeutige Fahrzeuge unter datenschutzrechtlichen Beschränkungen (va kein Rückschluss auf Ort und Zeit, pseudonymisiert) bis spätestens am Ende des darauffolgenden Jahres gespeichert werden.
- Nicht-Anwendung von Beratung durch Behörden bei geringfügigen Übertretungen (§ 33a Verwaltungsstrafgesetz) bei Mautprellereien.
- Bestellung und Vereidigung von Mautaufsichtsorganen soll nicht mehr ausschließlich durch Behörden, sondern auch durch die ASFINAG selbst vorgenommen werden.

- Erweiterte Befugnis für Mautaufsichtsorgane zur Aufforderung einer Zahlung der Ersatzmaut bei der Zeitmaut. Dies soll nun auch bei einem betroffenen Kfz möglich sein, wenn dieses nach längerer Zeit wieder das ASFINAG-Netz benutzt.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) kann Mautvergünstigungen für umweltfreundliche Lkw mit Elektro- und Wasserstoffantrieb mittragen. Allerdings sollten diese Mautvergünstigungen mit einer zeitlichen Befristung festgelegt und keinesfalls auch fossil betriebenen Lkw mit der Schadstoffnorm Euro VI gewährt werden. Der pauschale Ausschluss von Beratung und Abmahnung der Behörden bei verwaltungsrechtlich anhängigen Mautdelikten wird für ein effektives Mautsystem befürwortet. Allerdings muss im Gegenzug im BStMG bzw in der Mautordnung endlich Vorsorge getroffen werden, dass bestimmte Mautvergehen ohne Bereicherungsabsicht und von geringer Bedeutung, insbesondere durch Kumulierung, zu keinen unverhältnismäßigen Ersatzmauten oder Verwaltungsstrafen führen.

#### **Die Stellungnahme im Einzelnen:**

##### **Mautvergünstigungen (§ 9 Abs 5, 7 und 11 und § 15 Abs 2 Z 4 BStMG)**

Die BAK geht davon aus, dass Lkw und Omnibusse mit reinem Elektro- und Wasserstoffantrieb kurz- und mittelfristig vorwiegend im Nah- und Regionalverkehr eingesetzt werden. Eine Einreihung in die niedrigste Tarifgruppe für die Infrastrukturbenützung wird daher aus klimapolitischen Überlegungen begrüßt. Für eine bessere Berechenbarkeit bei allen Marktteilnehmern sollte aber im Gesetz eine zeitliche Befristung von maximal fünf Jahren dieser Vergünstigung vorgesehen werden.

Die BAK bekraftigt erneut ihre Ablehnung von Mautvergünstigungen für fossil betriebene Lkw mit Luftsadstoffnorm Euro IV für Infrastrukturbenützung und verkehrsbedingte Umweltkosten, die auch durch diese Novelle nicht beseitigt werden. Vor dem Hintergrund jüngster Entwicklungen beim laufenden EUGH-Verfahren zur deutschen Pkw-Maut ist es nicht nachvollziehbar, warum vorwiegend Lkw mit ausländischen Kennzeichen in Summe ein Nachlass von rund 20 Mio Euro ohne rechtliche Veranlassung gewährt werden soll.

##### **Datenverarbeitung im Rahmen des automatisierten Mautenforcements (§ 16a Abs 2 und 3 sowie § 19a Abs 3 BStMG)**

Die BAK erhebt keinen Einwand gegen die befristete Speicherung von Daten für eine leichtere Feststellung der Mautkategorie, die gerade bei Lieferwagen unterhalb und über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht schwierig ist. Angesichts von Überlegungen auf EU-Ebene, Kfz unter 3,5 Tonnen bei der gewerblichen Güterbeförderung einer verpflichtenden fahrleistungsabhängigen Bemautung zu unterwerfen, werden weitere Schritte in diese Richtung befürwortet.

**Bestellung und Vereidigung von Mautaufsichtsorganen (§ 17 Abs 2 BStMG)**

Die BAK erhebt keinen Einwand.

**Erweiterte Befugnis für Mautaufsichtsorgane zur Aufforderung einer Zahlung der Ersatzmaut (§ 19 Abs 2-5 und § 27 Abs 1 BStMG)**

Die BAK erhebt keinen Einwand.

**Beratung durch Behörden bei geringfügigen Übertretungen („Beraten statt strafen“, § 29 Abs 2 und 3 BStMG)**

Die BAK hat das letztjährig beschlossene Prinzip „Beraten statt Strafen im Verwaltungsstrafrecht“ (§ 33a VStG) grundsätzlich abgelehnt, da es die nötige Sorgfalt bei der Einhaltung von Vorschriften gefährdet und Anreize für vorschriftswidriges Verhalten, insbesondere durch Unternehmen, bietet. Außerdem konnte schon vorher eine Behörde gemäß § 45 Abs 1 Z 4 VStG ein Verfahren einstellen und auf eine Sanktion verzichten, wenn die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsguts und die Intensität der Beeinträchtigung gering sind.

Nichtsdestotrotz sollte aber auch im BStMG und in der Mautordnung eine Überprüfung vorgenommen werden, inwieweit Vergehen ohne Vorsatz und Bereicherungsabsicht im Zusammenhang mit systembedingten Eigenschaften des Mautenforcements (va Kumulierung von Ersatzmauten zwischen Detektion und Zustellung) überschießend und unverhältnismäßig sind. Aufgrund vieler Anfragen betroffener BenutzerInnen verweist die BAK hierzu auf typische Fälle (zB Kleben der Vignette im Tönungsstreifen, Meldeversehen an die ASFINAG bei Kennzeichenänderung bei der digitalen Vignette etc), für die die Strafen im Vergleich zu anderen Vergehen (zB falsche Deklaration der Emissionsklasse eines Lkw durch den Zulassungsbesitzer) unverhältnismäßig sind und die aus Sicht der BAK maximal mit einer Ersatzmaut sanktioniert werden sollten.

Die BAK erneuert in diesem Zusammenhang auch ihre langjährige Forderung, dass ein/e Lkw-Berufslenker/in durch den/die Zulassungsbesitzer/in verpflichtend in den Gebrauch des Mautgerätes zu unterweisen sind und dies auch im BStMG zu verankern ist.

Renate Anderl  
Präsidentin  
FdRdA

Maria Kubitschek  
iV des Direktors  
FdRdA