

Stellungnahme des ÖAMTC zum Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002) und zum ASFINAG-Gesetz (GZ. BMVIT-323.540/0022-I/K2/2007)

A) Allgemeines

Der ÖAMTC dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Zu unserem Bedauern mussten wir feststellen, dass mit dem gegenständlichen Entwurf erneut die Gelegenheit zu bürgerfreundlichen Korrekturen verabsäumt wurde. Bezüglich der Details dürfen wir auf die nachfolgenden Punkte verweisen. Mit besonderem Nachdruck sei auf die Forderungen nach Schaffung einer fairen Lösung hinsichtlich Vignette für Wechselkennzeichen, Besitzer „schwerer Wohnmobile“, historischer Kraftfahrzeuge und Motorräder hingewiesen.

B) Besonderer Teil

(gegliedert nach den einzelnen Entwürfen)

B1 – ÖAMTC-Stellungnahme zur Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002

Zu §§ 6 und 10 – Mautpflicht für Wohnmobile und historische Kraftfahrzeuge

Artikel 7 Abs 4a der Wegekostenrichtlinie gestattet den Mitgliedstaaten nicht nur eine Ermäßigung, sondern sogar die Befreiung von jeglicher Maut- und/oder Benützungsgebühr. Voraussetzung dafür ist, dass die betroffenen Fahrzeuge (mit einem 3,5 t übersteigenden zulässigen Gesamtgewicht) von der Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von Kontrollgeräten gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 ausgenommen sind.

Der ÖAMTC fordert daher die Befreiung von Wohnmobilen und historischen Kraftfahrzeugen mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht von der Lkw-Maut und stattdessen eine Vignettenpflicht für die betroffenen Fahrzeuge.

Der ÖAMTC sieht sich sehr oft mit Beschwerden von Besitzern von Kraftfahrzeugen mit etwas mehr als 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, nämlich insbesondere Besitzern „schwerer Wohnmobile“ konfrontiert, die sich durch die Pflicht zur Entrichtung der Streckenmaut gegenüber Lenkern von Fahrzeugen, die über ein geringfügig niedrigeres höchstzulässiges Gesamtgewicht verfügen, grob benachteiligt fühlen. Begründet wird diese Forderung vor allem damit, dass eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung zu Fahrzeugen mit geringfügig niedrigerem Gesamtgewicht und Anhängergeräten besteht, die nicht der Güterbeförderungen dienen:

Gespanne von Zugfahrzeugen mit geringerem höchstzulässigem Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen fallen selbst dann in die zeitabhängige Maut, wenn mit diesen Fahrzeugen ein „schwerer Anhänger“ gezogen wird, während Kraftfahrzeuge, die über ein nicht erheblich höheres höchstzulässiges, mitunter aber sogar deutlich niedrigeres Eigengewicht als die oben genannten Zugfahrzeuge verfügen, in die fahrleistungsabhängige Mautpflicht fallen.

Diese Ungleichbehandlung sollte – schon im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes - durch Einbeziehung der oben genannten Fahrzeuge, die

nicht der Güterbeförderung dienen und deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 5 Tonnen nicht übersteigt, in die zeitabhängige Maut bereinigt werden, um zu vermeiden, dass diese Fahrzeuge (weiterhin) das niederrangige Straßennetz benützen. Da diese Fahrzeuge nicht der Güterbeförderung dienen, sind sie nämlich hierzu – im Gegensatz zu Lkw mit vergleichbaren Gewichtsdaten – berechtigt.

Außerdem wäre damit auch das Problem des in vielen Fällen derzeit nicht erbringbaren Nachweises der EURO-Emissionsklasse dieser Fahrzeuge gelöst. Die vorgeschlagene Grenze von 5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht orientiert sich an den kraftfahrrechtlichen Grenzen für Kraftwagen zur Personenbeförderung der Klasse M2.

Zu §§ 10 Abs 1, 12 Abs 2 – Mautpflicht, Vignettenpreise, Kategorien, Begriffsbestimmungen

Der ÖAMTC plädiert für die Übernahme der Begriffsbestimmungen des KFG zur Unterscheidung der vignettenpflichtigen Fahrzeugkategorien. Anstelle der Differenzierung nach einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen sollte die Unterteilung in Kraftwagen (§ 2 Abs 1 Z 3 KFG; mehrspurige Kraftfahrzeuge) und Krafträder (§ 2 Abs 1 Z 4; Kraftfahrzeuge mit zwei oder drei Rädern, mit/ohne Doppelrad) vorgenommen werden. Dies würde nicht nur eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Diktion mit sich bringen sondern auch praktische Probleme und Ungleichbehandlungen beseitigen. So kam beispielsweise vergangenes Jahr ein Motorrad auf den Markt, das vorne über zwei eng nebeneinander liegende Räder verfügt. Obwohl es als Leichtmotorrad (Klasse L3e) typisiert ist, gilt es nach der derzeitigen Klassifizierung der Mautordnung als mehrspuriges Kfz und fällt daher in die Kategorie Pkw-Vignette.

Zu § 12 Abs 2- Vignette für Wechselkennzeichenbesitzer

Der ÖAMTC urgiert weiterhin eine besondere Regelung für die auf Wechselkennzeichen laufenden Kfz. Derzeit machen in Österreich rund 190.000 Zulassungsbesitzer von dieser Möglichkeit Gebrauch. Bei den Zweit- und Drittfahrzeugen handelt es sich oft um solche, die nur zu bestimmten Zwecken oder zu bestimmten Zeiten eingesetzt bzw. verwendet werden dürfen, wie zum Beispiel historische Kraftfahrzeuge. Diese dürfen nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden (§ 34 Abs 1a KFG). Dennoch sind durch die bisherige Rechtslage Besitzer von auf Wechselkennzeichen zugelassenen Kraftfahrzeugen gezwungen, für jedes Fahrzeug eine eigene Vignette zum Vollpreis zu erwerben. Dies widerspricht allerdings dem Gedanken der verursachergerechten Anlastung der Straßenkosten, da immer nur eines dieser Fahrzeuge verwendet werden kann.

Zur einfachen Lösung dieses und anderer Probleme schlägt der ÖAMTC die Einführung einer weiteren, von Auto- und Motorradfahrern seit Jahren immer wieder gewünschten Vignettenkategorie vor: der Halbjahresvignette. Eine Vignette für einen Gültigkeitszeitraum von sechs Monaten wäre ohne viel Mehraufwand zu produzieren, leicht zu kontrollieren und würde nicht nur für Wechselkennzeichenbesitzer, sondern auch für Wenigfahrer und Motorradlenker attraktiv sein. Außerdem zeigen unsere Erfahrungen, dass ein solches zusätzliches Angebot die Zahlungsmoral der Autobahnbenutzer heben würde, da derzeit viele der ange-

sprochenen Nutzer nur eine Vignette trotz mehrerer Fahrzeuge erwerben und es bewusst auf eine Bestrafung ankommen lassen. Neben dem Einnahmenentgang für die ASFINAG bedeutet dies im Falle einer Bestrafung auch einen erheblichen Verwaltungs- und Finanzaufwand für die damit befassten Stellen.

B2 – ÖAMTC-Stellungnahme zur Änderung des ASFINAG-Gesetzes

Zu §§ 8a und 11 – Rückstellungen zur Finanzierung des Brenner-Basistunnels

§ 8a wird vom ÖAMTC insofern kritisch gesehen, da hier offenbar erstmals Einnahmen aus dem Kraftfahrzeugverkehr für ein Bahnprojekt zweckgebunden werden sollen. Der ÖAMTC spricht sich gegen eine solche Querfinanzierung jedenfalls solange aus, als nicht der Lückenschluss des hochrangigen Straßennetzes in Österreich vollendet ist.

Die Erläuterung in § 11, dass es sich bei dieser Bestimmung um die Umsetzung des Art. 7 Abs 11 der Wegekostenrichtlinie handle, ist insofern irreführend, als dieser Artikel lediglich die Möglichkeit zur Einhebung eines Mautzuschlages einräumt, keineswegs aber hierzu bzw. zur Querfinanzierung verpflichtet.

*Mag^a. Ursula Zelenka
ÖAMTC-Rechtsdienste
Mai 2007*