



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt I/K2
(Koordination der Infrastrukturpolitik)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Eingelangt am

Zl: 05. Juni 2007

BUNDEARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65-0
DVR NR. 1048384

AUSGANG

31. MAI 2007

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax	Datum
BMVIT- 323.540/0022- I/K2/2007	UV-GSt/Ma	Franz Greil	DW 2262	DW 2105	30.5.2007 STZAP

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen- Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt grundsätzlich die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Differenzierung der Mauttarife aufgrund des Luftschadstoffausstoßes von Kfz über 3,5t Gesamtgewicht ab 1.1.2010 als notwendigen Schritt zur Ökologisierung des Straßengütergewerbes. Zur dauerhaften Sicherstellung der Einnahmen aus der Lkw-Maut bedarf es aber, wie im Regierungsübereinkommen vereinbart („keine Erosion der Mautbasis“), zusätzlicher Mechanismen (va periodische Valorisierung und Neufestsetzung der Lkw-Mauttarife), die aufgrund der sich ändernden Zusammensetzung bei der Kfz-Flotte hinsichtlich Euro-Emissionsklassen mit dieser Mautdifferenzierung einhergehen müssen.

Die BAK vermisst im gegenständlichen Entwurf jeglichen Hinweis auf eine Anpassung der Mauttarife für Kfz über 3,5t Gesamtgewicht nach dem harmonisierten Verbraucherpreisindex. Da ein solcher Schritt aufgrund erfolgter Gespräche mit der EU-Kommission grundsätzlich mit EU-rechtlichen Vorgaben vereinbar ist, wird eine Verankerung im Bundesstraßenmautgesetz (BStMG) als Alternative zu einer Verordnung, die im alleinigen Ermessensspielraum der zuständigen Minister liegt, befürwortet. Da eine Valorisierung der zeitabhängigen Maut für Kfz unter 3,5t Gesamtgewicht (Vignette) nach dem Verbraucherpreisindex im zeitgleich vorgelegten Entwurf einer Mautverordnung durchgeführt wird, fordert die BAK jedenfalls auch eine gleiche Anpassung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife für Kfz über 3,5t Gesamtgewicht.

Die im Gesetzesentwurf vorgenommene Klärung der Rechte und Pflichten von Arbeitgeber und Kfz-Lenker (va die verbindliche Unterweisung des Lenkers durch den Arbeitgeber) stellt zwar aus Arbeitnehmersicht eine gewisse Verbesserung dar, vermag aber

keinesfalls die in der Praxis auftretenden Härtefälle infolge der solidarischen Mauthaftung von Arbeitgeber und Lenker (va bei Zahlungsschwierigkeiten und Insolvenz von Firmen) zu beseitigen. Aus Sicht der BAK besteht hier weiterhin dringender Handlungsbedarf. Darüber hinaus werden sich in Zukunft beim Abstellen der Lkw-Maut nach Euro-Emissionsklassen neue Verantwortlichkeiten bei der Mautschuld ergeben. Da aus Kfz-Dokumenten nicht immer zwingend die Emissionsklasse eines Kfz ablesbar ist, darf die Kfz-Einstufung bei den Mauttarifen nur anhand eines Dokumentes durch den Zulassungsbesitzer erfolgen. Eine Verantwortlichkeit bei etwaigen Fehlangaben durch den Lenker wird kategorisch abgelehnt.

Die Festsetzung erhöhter Mauttarife („Querfinanzierungsmaut“) auf der Brenner Autobahn (A 13) zur Errichtung des Brennerbasistunnels (BBT) wird insofern begrüßt, als damit der Sondermauttarif auf dieser stark frequentierten Transitachse EU-rechtlich abgesichert werden kann. Die BAK geht davon aus, dass mit diesen Mauteinnahmen nur Rücklagen gebildet werden. Keinesfalls darf aber durch diesen Schritt der Bau des BBT präjudiziert werden, der ohne grundlegende Änderung (va Kostenwahrheit und Internalisierung der externen Kosten im Straßengüterverkehr) derzeit wirtschaftlich nicht sinnvoll ist.

Zu den Änderungen im Einzelnen:

Zu Z 1, 5, 6, 12 und 18 (Inhaltsverzeichnis, Überschrift vor § 8 Abs 2 bis 4, § 21 und § 33 Abs 5) (Pflichten von Lenker und Arbeitgeber):

Zu der Problematik muss aus Arbeitnehmersicht festgestellt werden, dass ein Lkw-Lenker als Vertreter eines Unternehmens sowohl im Aussen- als auch im Innenverhältnis für Abgaben oder Steuern des Unternehmens (auch nur subsidiär) nicht haften kann. Das Prinzip der gemeinsamen Mautschuld (§ 4 BStMG) führt in der Praxis zu persönlichen Härtefällen bei Lkw-Fahrern, die va bei Zahlungsschwierigkeiten von Unternehmen verwaltungsrechtlich für die Mautschuld mit ihrem Vermögen zur Verantwortung gezogen werden. Die BAK fordert daher zur Vermeidung dieser Problemfälle dringend Änderungen im BStMG.

Wie bereits einleitend festgestellt, führen die Bestimmungen über die Entrichtung der Ersatzmaut insbesondere für unselbständige Lenker zumeist zu extremen Härtefällen, die aus Sicht der BAK eine neuerliche Überarbeitung des § 19 in folgende Richtung erforderlich machen:

- Kommt der Zulassungsbesitzer bei „Mautprellerei“ seinerseits noch in den Genuss der Entrichtung einer Ersatzmaut, hat der Lenker die volle Strafe zu tragen, da die Fristen bereits verstrichen sind, wenn der Zulassungsbesitzer die Strafverfügung an seinen Lenker weiterleitet.
- Gemäß § 19 Abs 5 ist der Zulassungsbesitzer sogar nur mehr mündlich (nicht schriftlich wie in § 19 Abs 4) zur Entrichtung einer Ersatzmaut aufzufordern, falls keine Betretung bei der „Mautprellerei“ erfolgt ist, das Fahrzeug jedoch neuerlich

in eine Kontrolle gerät. Für die BAK ist es in diesem Fall unzumutbar, dass hier vor Ort gleich der Lenker in Anspruch genommen wird, der womöglich das Fahrzeug zum Zeitpunkt der festgestellten Mautprellerei gar nicht gelenkt hat.

- Unselbständige Lenker stehen oft vor der Alternative, den mündlichen Weisungen ihres Arbeitgebers zu entsprechen oder sich einen anderen Arbeitsplatz suchen zu müssen. Vor diesem Hintergrund fordert die BAK die Aufnahme einer Bestimmung im BStMG, die für den Lenker strafbefreiend wirkt: Nach § 19 Abs 7 sollte daher folgender neuer Abs 8 eingefügt werden: „(8) Lenker, die in einem Dienstverhältnis stehen (unselbständige Lenker), die diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen zuwiderhandeln sind mit einer Geldstrafe bis zu 100 Euro zu bestrafen. Keine Strafbarkeit liegt vor, wenn der unselbständige Lenker in diesen Fällen eine Anzeige erstattet. Diese Selbstanzeige muss von sich aus und nicht erst anlässlich des Einschreitens der Mautaufsichtsorgane oder der Organe der Straßenaufsicht erfolgen.“
- Die BAK spricht sich wie in der Vergangenheit dafür aus, dass sich die Ersatzmaut und die Verwaltungsstrafen des BStMG grundsätzlich an den Zulassungsbesitzer (Leasingnehmer bzw Mieter des Fahrzeugs) richten und nicht an den Lenker. Diesbezüglich können seit 22.3.2007 durch die Umsetzung eines EU-Rahmenbeschlusses zur gegenseitigen Vollstreckung von Geldstrafen von über 70 Euro in allen 27 EU-Staaten nachverfolgt werden. Somit ist das bisherige Argument, dass Strafen von ausländischen Zulassungsbesitzern nicht eintreibbar sind, endgültig obsolet.

Die vorgebrachte Einrede, ein Lkw-Lenker wisse ab dem viermaligen Ertönen eines Geräuschs aus dem in der Fahrerkabine angebrachten Mauterfassungsgeräts, dass das Firmenguthaben für die Bezahlung der Maut bei der ASFINAG nicht mehr gedeckt sei, verkennt die Lage insofern, als es sich bei Lkw-Fahrern um weisungsabhängige ArbeitnehmerInnen handelt, die ihre Vorgaben fast ausschließlich mündlich mitgeteilt bekommen und in einem rechtlichen Streitverfahren nicht nachgewiesen werden können. Die BAK verlangt darüber hinaus, dass das „Maut-Konto“ des Zulassungsbesitzers mit einem höheren Sockelbetrag als derzeit vorgesehen, so dass eine Unterschreitung und damit ein Vergehen gegen die Mautordnung erschwert wird.

Die vorgebrachte Einrede, dass nur über § 4 BStMG eine Mauterfassung auch bei geleasten Fahrzeugen sichergestellt wird, überzeugt nicht. Für derartige Fahrzeuge bzw gemietete Fahrzeuge sollen entsprechende Dokumente (Leasingvertrag, Mietvertrag) zu Kontrollzwecken mitgeführt werden und den Kontrollorganen bei Kontrollen ausgehändigt werden. Es ist aus Sicht der BAK nicht vorstellbar, dass durch Einsatz von Leasing- oder Mietfahrzeugen die Verpflichtung vom Leasingnehmer bzw Mieter auf den Lenker übertragen wird. In Analogie zu § 6 Abs 4 Güterbeförderungsgesetz (Mietvertrag ist zur Kontrollierbarkeit der Gewerbevoraussetzungen mitzuführen) bzw zu § 103a Kraftfahrzeuggesetz (ausdrückliche Übertragung der Pflichten des Zulassungsbesitzers an den Mieter) sind

im BStMG Bestimmungen einzuführen, durch die eine Gleichstellung von Leasingnehmer bzw Mieter bezüglich der Pflichten des Zulassungsbesitzers erfolgt.

Die in § 8 (4) geschaffene Bestimmung der verbindlichen Unterweisung des Fahrzeuglenkers durch den Arbeitgeber über den ordnungsgemäßen Einsatz des Mautgerätes schafft zwar insofern eine Verbesserung, als Fahrzeuglenker diesbezüglich geschult werden, ändert aber auch nichts daran, dass diese in verwaltungsrechtlichen Verfahren bei Bezirkshauptmannschaften bei Weigerung des Arbeitgebers, die Ersatzmaut zu zahlen, mit der Vorschreibung der vollen Strafe belangt werden.

Die in § 8 (2) vorgesehenen Pflichten (Einstellung der Achsenzahl von Kfz und Anhänger, Melden bei Funktionsstörungen des Mautgerätes) kann aus Arbeitnehmersicht mitgetragen werden. Die Nachweise über die Zuordnung des Fahrzeuges zu einer tarifbegünstigten Fahrzeugkategorie jedoch erscheint bedenklich, da das Mauterfassungsgerät nur einmalig bei einer ASFINAG-Vertriebsstelle hinsichtlich Tarifkategorie initialisiert wird und ein Fahrzeuglenker zB das Kfz zu einem späteren Zeitpunkt übernehmen muss. Die BAK verlangt daher, dass die mauttarifliche Kfz-Einstufung nur auf schriftlichen Antrag des Zulassungsbesitzers vorgenommen und folglich nur dieser für die korrekte Mauteinstufung des Kfz, und nicht ein Fahrzeuglenker, verantwortlich gemacht wird.

Zu Z 2 (§ 1 Abs 2 bis 4) Kriterien der Bemaßung von Straßenabschnitten:
Gegen diese Änderung wird kein Einwand erhoben.

Zu Z 3 und 8 (§ 6 und § 10 Abs 3):

Die vorgeschlagene Abgrenzung der Mautpflicht für mehrspurige Kraftfahrzeuge wird aus Gründen der Rechtssicherheit begrüßt.

Zu Z 7 (§ 9 Abs 5 bis 8) Mautdifferenzierung nach Lkw-Emissionsklassen:

Die Einführung einer Differenzierung des Lkw-Mauttarifs nach ökologischen Gesichtspunkten zur Umsetzung der Bestimmung aus der Wegekosten-Richtlinie wird ausdrücklich begrüßt, da in vielen Gebieten Österreichs Immissionsgrenzwertüberschreitungen bei Feinstaub seit 1.1.2005 vorliegen bzw die neuen EU-Immissionsgrenzwerte bei NO₂ ab 1.1.2010 voraussichtlichen nicht eingehalten werden können.

Die BAK verweist aber auf die längerfristigen Folgen eines solchen Schrittes für das Einnahmepotential aus der Lkw-Maut. Es ist davon auszugehen, dass bei einer Ökologisierung des Mauttarifs moderne und in der Regel umweltfreundliche Lkw (zB Euro 4, Euro 5, EEV) einen niedrigen Mauttarif und ältere Lkw mit hohem Luftschadstoffausstoß (Euro 0, Euro 1, Euro 2 und Euro 3) einen höheren Mauttarif zahlen werden. Da mit zunehmendem Zeitverlauf ältere Lkw aus dem Verkehr genommen und modernere bzw weniger zum Mautaufkommen beitragende Lkw zum Regelfall werden, kann eine Ökologisierung der Mauttarife schon mittelfristig zu einer Verbilligung des Lkw-Verkehrs führen. Sofern es also nicht in periodischen Zeitabständen zu einer Valorisierung und Neufestsetzung der Tarifklassen kommt, besteht durch die Ökologisierung die Gefahr einer Ero-

sion der Lkw-Mautbasis. Die BAK fordert daher eine gesetzliche Verankerung der Neu-festsetzung von Lkw-Tarifen nach Ablauf der Dauer von maximal zwei Jahren im BStMG.

Ohne die Sinnhaftigkeit ökologisch gestaffelter Mauttarife in Abrede stellen zu wollen, muss bei den verkehrlichen Wirkungen auf negative Effekte im Transitverkehr und bei regionalen Binnenverkehren aufmerksam gemacht werden. Da im internationalen Transitverkehr vorwiegend umweltfreundliche Lkw (Euro 4) eingesetzt werden, bedeutet die Ökologisierung eine Verbilligung dieses Verkehrssegmentes. Dagegen wird die Spreizung des Lkw-Mauttarifs nach Euro-Emissionsklassen de facto eine Verteuerung von Fahrten bedeuten, die von alten Lkw mit hohem Luftschadstoffausstoß im regionalen Binnenverkehr erbracht werden. Da es jetzt schon zu Ausweichverkehren von der Autobahn auf das nicht-bemautete niederrangige Straßennetz kommt, wird auf mögliche Belastungen der betroffenen Bevölkerung (Lärm, Luftschadstoff und Verkehrssicherheit) hingewiesen. Aus Sicht der BAK wird dadurch erneut die Notwendigkeit der fahrleistungsabhängigen Bemautung von Kfz über 3,5t für das gesamte Straßennetz in Österreich unterstrichen.

Die Einstufung der Kfz in tarifliche Mautklassen aufgrund der Euro Emissionsklassen wird die Notwendigkeit einer entsprechenden Kennzeichnung des mautpflichtigen Kfz (zB Plakette auf der Windschutzscheibe des Kfz) nach sich ziehen. Die BAK verweist auf den enormen Nutzen einer solchen Regelung hin, die auch bei Vollzugsmaßnahmen im Rahmen des Immissionsschutzgesetzes-Luft zur Bekämpfung von überhöhten Grenzwerten bei Feinstaub und NO₂ (zB Lkw-Fahrverbote) verwendet werden könnten. Aus diesen Gründen wird eine Koordinierung zwischen betroffenen Behörden von Bund und den Bundesländern mit der ASFINAG angeregt.

Die BAK weist darauf hin, dass in einzelnen Bundesländern (Niederösterreich, Steiermark, Salzburg, Tirol) Förderungen zur Nachrüstung von Kfz über 3,5t Gesamtgewicht mit Partikelfiltern nachrüstungen unternommen werden bzw derzeit in Deutschland eine bundesweite Förderverordnung sich unmittelbar in Ausarbeitung befindet und in den Dienststellen der Europäischen Kommission (GD Umwelt) ebenfalls an diesbezüglichen Regelungen gearbeitet wird. Aufgrund von unternommenen Testvergleichen konnte festgestellt werden, dass nachgerüstete Lkw mit der Emissionsnorm Euro 3 durch geschlossene Filtersysteme sogar einen deutlich besseren Abscheidegrad bei ultrafeinen Feinstäuben und Nanopartikel aus Dieselverbrennungsmotoren erzielen als der vermeintlich modernere und umweltfreundliche Euro 4-Lkw. Mit Hinweis auf die Wirkung der Maut als Anreizinstrument zur Ökologisierung der alten Kfz-Flotte und der damit verbundenen Verbesserung der Volksgesundheit wird die mauttarifliche Berücksichtigung dieser Kfz mit nachgerüsteten geschlossenen Partikelfiltersystemen gefordert, sofern die Emissionsleistung nachgerüsteter Lkw mit allen Erfordernissen des Anhang 0 der Wegekostenrichtlinie vereinbar ist bzw diese Nachrüstungsstandards von der Kommission anerkannt werden können.

Zu Z 9 und 11 (§ 15 Abs 1 Z 5 bis 7, § 18 Abs 2) Kontrollbefugnisse der Mautaufsichtsorgane

Zu Z 10 (§ 15 Abs 1 Z 16) Anordnung von Verkehrsbeschränkungen im Bereich von Mautkontrollplätzen:

Gegen diese Bestimmungen wird kein Einwand erhoben.

Zu Z 13 (§ 24 Abs 1), Z 15 (§ 30 Abs 1), Z 16 (§ 31) und zu Z 19 (§ 35 Abs 3):

Gegen die redaktionellen Änderungen bzw aktualisierten Verweisungen auf neue Richtlinien wird kein Einwand erhoben.

Zu Artikel 2 (Änderung des ASFINAG-Gesetzes):

Zu Z 1, 2 und 4 (Artikel II § 8a und § 11, Artikel XI § 2) (Querfinanzierung):

Die BAK begrüßt diese Reservenbildung durch die Querfinanzierung, hält aber fest, dass die Rahmenbedingungen (va Einbeziehung der Umwelt- und Unfallfolgekosten, verursachergerechte Mauttarife am italienischen Abschnitt der Brenner-Achse, Ausbau der Schienenzubringerstrecken in Italien und Österreich) für eine effektive Verlagerung von der Straße auf die Schiene auf diesem Transitkorridor und folglich auch für den Bau des BBT noch nicht gegeben sind. Die BAK regt dazu eine Initiative zur Errichtung einer Alpentransitbörse an, die mit der Kommission und anderen EU-Mitgliedstaaten gemeinsam ausgestaltet werden sollte.

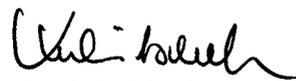
Zu Z 3 (Artikel II § 15a Abs 1) Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung dieser Strecken in den Bundesländern:

Gegen diese Umsetzung der Wegekosten-Richtlinie wird kein Einwand erhoben

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
IV des Direktors