

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

#### **Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:**

Das geltende System zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut soll auf zeitgemäße Weise weiterentwickelt werden. Derzeit ist vor der Benützung von Bundesstraßen mit einspurigen Kraftfahrzeugen sowie mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, eine Mautvignette zu erwerben und am Fahrzeug anzubringen. Künftig soll den Mautschuldern auch die Möglichkeit eröffnet werden, für ihr Fahrzeug eine digitale Vignette zu erwerben, indem sie dessen Kennzeichen im Mautsystem registrieren lassen. Um die beiden Vignettentypen begrifflich besser voneinander unterscheiden zu können, soll bei dieser Gelegenheit der für die derzeitige Mautvignette allgemein geläufige Begriff „Klebevignette“ im Gesetzestext verankert werden.

Herkömmliche Klebevignette und neu eingeführte digitale Vignette haben dieselbe Gültigkeitsdauer, sie kosten denselben Preis und sind jeweils als Jahresvignette, als Zweimonatsvignette und als Zehntagesvignette verfügbar. Sie unterscheiden sich voneinander aber dadurch, dass die Klebevignette am Fahrzeug haftet, während die digitale Vignette an das Kennzeichen gebunden ist. Fahrzeuglenker und Zulassungsbesitzer haben die Wahl, sich für jene Variante der Mautentrichtung zu entscheiden, die für sie mehr Vorteile bietet. Für Wechselkennzeichenbesitzer wird regelmäßig die digitale Vignette attraktiver sein, weil sie es ermöglicht, mehrere Fahrzeuge – wenn auch nicht gleichzeitig – auf Bundesstraßen zu verwenden. Probe- und Überstellungskennzeichenbesitzer werden fortan, sofern sie die digitale Vignette wählen, auch eine Jahresvignette erwerben können. Wer mit der Nutzung elektronischer Medien nicht vertraut ist oder wer die mit der digitalen Vignette zwingend verbundene Verarbeitung personenbezogener Daten vermeiden will, wird der Klebevignette den Vorzug geben.

Die Einführung der digitalen Vignette setzt ein Mautsystem voraus, in dem die Kennzeichendaten von Fahrzeugen mit einer solchen Vignette gespeichert werden. Dieses Mautsystem wird im Hinblick auf digitale Vignetten als öffentliches Register konzipiert, in das jede Person Einsicht nehmen kann, um zu eruieren, ob für ein bestimmtes Fahrzeug (Kennzeichen) eine digitale Vignette mit einem bestimmten Gültigkeitszeitraum erworben wurde und dieses Fahrzeug somit auf Bundesstraßen verwendet werden darf. Diese Verifikationsmöglichkeit entspricht der Sichtprüfung der Nutzungsberechtigung am Fahrzeug bei der Klebevignette. Sie erleichtert nicht nur die Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut, sondern dient auch den Interessen der Bundesstraßennutzer. Ohne sie könnten Lenker, die nicht Zulassungsbesitzer des von ihnen verwendeten Fahrzeuges sind, nicht verlässlich beurteilen, ob sie mit dem Fahrzeug Bundesstraßen benutzen dürfen.

Aus Anlass der Einführung der digitalen Vignette soll die schon bisher praktizierte automatische Überwachung der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut auf eine klarere, die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes nachvollziehende rechtliche Grundlage gestellt werden.

#### **Kompetenzgrundlage:**

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes gründet sich auf 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 1 (Inhaltsverzeichnis zum BStMG) und Z 7 (Überschrift des 4. Teils):**

Die Einfügung neuer Paragraphen und die Aufhebung des § 22 BStMG machen entsprechende Änderungen des Inhaltsverzeichnisses und der Überschrift des 4. Teils erforderlich.

#### **Zu Z 2 (§ 11 Abs. 1 BStMG):**

Die vorgeschlagene Fassung ergänzt den § 11 Abs. 1, der die Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug vorsieht, um die Möglichkeit des Erwerbs einer digitalen Vignette. Bei ihr wird die Maut dadurch entrichtet, dass das Kennzeichen des Fahrzeugs im Mautsystem der ASFINAG registriert wird. Die Regelung stellt klar, dass die Registrierung der Bundesstraßennutzung vorangehen muss. Eine spätere Registrierung genügt den gesetzlichen Anforderungen selbstverständlich nicht, auch wenn die Gültigkeit der erworbenen digitalen Vignette den Zeitpunkt der Fahrt einschließt. Für die Ordnungsgemäßheit der Mautentrichtung ist überdies

erforderlich, dass bei der Registrierung die näheren Bestimmungen der Mautordnung beachtet wurden, mit denen festgelegt wird, auf welchen Wegen die Registrierung erfolgen kann, welche Zulassungsmittel zugelassen sind und ab welchem Tag nach dem Erwerb die digitale Vignette Gültigkeit erlangt.

Der Erwerb einer digitalen Vignette soll nicht nur dem Zulassungsbesitzer offen stehen, sondern auch sonstigen Personen, die das Fahrzeug auf Bundesstraßen zu nutzen gedenken. Dadurch, dass jede Person über das Netz abfragen kann, ob ein bestimmtes Kennzeichen über eine digitale Vignette verfügt (§ 16a Abs. 4 BStMG), kann auch der Fahrzeuglenker seine Berechtigung zum Befahren von Mautstrecken leicht erfragen, ohne sich identifizieren oder einen Zugangscode eingeben zu müssen.

**Zu Z 3, 12 und 16 (§§ 11 Abs. 3, 18 Abs. 2, 29 Abs. 3 BStMG):**

Im BStMG werden die Begriffe „Vignette“ und „Mautvignette“ derzeit synonym verwendet. Künftig wird „Vignette“ einen Oberbegriff bilden, der die beiden Vignettenformen „Klebevignette“ und „digitale Vignette“ als Unterbegriffe umfasst. An jenen Stellen des Gesetzes, die nur die konventionelle Klebevignette betreffen, soll dies entsprechend klargestellt werden.

**Zu Z 4 (§ 11 Abs. 4 und 5 BStMG):**

Herkömmliche Klebevignette und digitale Vignette sollen ungeachtet ihrer im Allgemeinen Teil erläuterten Unterschiede aus Gründen der Gleichheit weitgehend äquivalent ausgestaltet werden. Ebenso wenig, wie eine Klebevignette vom Fahrzeug abgelöst und auf ein anderes Fahrzeug übertragen werden kann, soll daher eine digitale Vignette nach Beginn ihrer Gültigkeit auf ein anderes Kennzeichen „umgeschrieben“ oder gar gegen eine Klebevignette ausgetauscht werden dürfen.

Diese Regel durchbrechen die vorgeschlagenen neuen § 11 Abs. 4 und 5 BStMG für Konstellationen, in denen die Verpflichtung zur neuerlichen Errichtung der Maut für den Zulassungsbesitzer unbillig wäre. In den angeführten Konstellationen soll ausnahmsweise eine Umregistrierung der digitalen Vignette auf ein neu zugewiesenes Kennzeichen möglich sein, so wie nach § 11 Abs. 4 BStMG in bestimmten Fällen eine Ersatzklebevignette abgegeben wird. Explizit genannt sind in Abs. 5 der Diebstahl des Fahrzeugs sowie der Wechsel seines dauernden Standorts. Wenn der Zulassungsbesitzer seinen Wohnsitz in den Sprengel einer anderen Zulassungsbehörde verlegt, so ist er nach § 43 Abs. 4 lit. b KFG 1967 verpflichtet, sein Fahrzeug abzumelden, um es gemäß §§ 37 und 40 Abs. 1 KFG am neuen dauernden Standort neu zuzulassen. Um im Gesetz eine allzu kasuistische Regelung zu vermeiden, wird im Übrigen auf vergleichbare Fälle verwiesen, die in der Mautordnung konkretisiert werden können. Darunter werden beispielsweise „Kennzeichendiebstähle“ – juristisch betrachtet Urkundenunterdrückungen – zu verstehen sein. Mit der Umregistrierung erlischt selbstverständlich die Berechtigung des zuvor registrierten Kennzeichens. Da erst durch die ASFINAG geprüft werden muss, ob die Voraussetzungen für die Umregistrierung vorliegen, dürfen Mautstrecken mit dem neuen Kennzeichen erst dann benutzt werden, wenn dieses im Mautsystem registriert ist.

Im Bemühen, den Gleichklang zwischen Klebevignette und digitaler Vignette zu wahren, wird eine neue Fassung des § 11 Abs. 4 BStMG über die Abgabe von Ersatzklebevignetten vorgeschlagen. Die derzeitige Textierung erscheint zu eng, soweit sie auf die Zerstörung der Klebevignette abstellt, und sie verdeckt den eigentlichen Regelungszweck, dem Zulassungsbesitzer in bestimmten Konstellationen (Windschutzscheibenbruch, Totalschaden und dergleichen) einen Anspruch auf den Bezug einer Ersatzklebevignette einzuräumen.

Ansonsten wird aus Gründen der Einfachheit und Systemgerechtigkeit an der Kennzeichenbindung der digitalen Vignette ebenso festgehalten wie an der Fahrzeugbindung der Klebevignette. Damit verbundene etwaige Härten im Einzelfall sind dem Zulassungsbesitzer zumutbar. Nachdem er zwischen Klebevignette und digitaler Vignette wählen kann, vermag er sie außerdem vielfach zu vermeiden. Wer sein Fahrzeug im Laufe des Jahres zu veräußern gedenkt, wird beispielsweise regelmäßig der digitalen Vignette den Vorzug geben, weil er auf diese Weise seine Berechtigung zur Benutzung von Bundesstraßen aufrechterhalten kann, wenn er das bisherige Kennzeichen bei der Abmeldung nach § 43 Abs. 3 KFG 1967 freihalten und es in der Folge seinem neuen Fahrzeug zuweisen lässt.

**Zu Z 5 (§ 11 Abs. 6 und 7 BStMG):**

Die derzeit in § 11 Abs. 5 BStMG getroffene Anordnung, dass die näheren Bestimmungen über die Mautvignette in der Mautordnung zu treffen sind, soll in den neuen Abs. 6 transferiert und um eine entsprechende Regelung für die digitale Vignette ergänzt werden.

In § 11 Abs. 7 BStMG wird festgelegt, welche Daten für den Erwerb einer digitalen Vignette im Wege des Fernabsatzes (Internet oder App) jedenfalls erforderlich sind. Durch die Möglichkeit der Verwendung von Prepaid-Kreditkarten und beliebiger E-Mail-Adressen wird sichergestellt, dass die digitale Vignette im Internet oder in der App anonym erworben werden kann. Die Bekanntgabe einer E-Mail-Adresse ist erforderlich, um dem Kunden eine Bestätigung sowie Referenzdaten über die erworbene digitale Vignette

zusenden zu können, die er im Falle eines Rücktritts, einer Umregistrierung oder einer Änderung benötigt.

**Zu Z 6 (§ 13 Abs. 2 BStMG):**

Auch behinderte Menschen sollen die Wahl haben, sich für eine Klebevignette oder für eine digitale Vignette zu entscheiden. Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen soll daher künftig bei Vorliegen eines entsprechenden Antrages – alternativ zur Ausgabe einer Klebevignette – eine Registrierung des Kennzeichens eines Kraftfahrzeugs im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft veranlassen.

**Zu Z 8 bis 10 (§ 15 Abs. 1 Z 9, 10, 17 bis 19, Abs. 2 Z 5 bis 7 BStMG):**

Die vorgeschlagenen Änderungen in § 15 Abs. 1 BStMG ergänzen die Ziffern 9 und 10 um Regelungen, die es erlauben, in der Mautordnung auch für die digitale Vignette, ihren Erwerb und ihre Umregistrierung nähere Bestimmungen zu treffen. Weiters ermöglichen sie durch die Ziffer 17 nähere Regelungen über die Führung der Vignettenevidenz und über die Abfrage aus diesem öffentlichen Register. Ziffer 18 nimmt sodann auf die Regelung im vorgeschlagenen § 32 Abs. 2 BStMG Bezug, auch Bestimmungen über die Mautentrichtung für die Benützung der Sondermautstrecken in die Mautordnung aufzunehmen. Zu ihnen zählt auch die nähere Regelung der Registrierung des Kennzeichens im Mautsystem, wenn die Mautabwicklung nach dem vorgeschlagenen § 32 Abs. 2 dritter Satz BStMG erfolgt.

Ziffer 19 drückt aus, dass die möglichen Vertriebswege – wie bereits bisher – in der Mautordnung abgebildet sind. Mit Einführung der digitalen Vignette sind in einem ersten Schritt die Vertriebswege Internet und App geplant; zu einem späteren Zeitpunkt können weitere Vertriebswege (z.B. über lokale Vertriebsstellen) eröffnet werden.

Die Einfügung einer neuen Ziffer 5 in § 15 Abs. 2 BStMG soll im Gesetz die Möglichkeit verankern, dass der ASFINAG im Falle der Abgabe einer Ersatzklebevignette nach § 11 Abs. 4 BStMG oder der Umregistrierung einer digitalen Vignette nach § 11 Abs. 5 BStMG die dafür anfallenden tatsächlichen Bearbeitungskosten abgegolten werden. Im Hinblick auf diesen Aufwandsatz wurde zur Vermeidung von Missverständnissen in § 15 Abs. 1 Z 10 BStMG das Wort „kostenlose“ gestrichen, wiewohl für die Ersatzklebevignette selbst kein neuerliches Entgelt zu entrichten sein wird.

Ziffer 6 hingegen verweist darauf, dass es vor Beginn der Gültigkeit der digitalen Vignette die Möglichkeit geben wird, ihre Eckdaten, also das Kennzeichen und den Gültigkeitsbeginn, eigenständig im Internet oder über die App noch zu ändern, um auf unvorhersehbare Ereignisse – etwa Verschiebung des geplanten Urlaubs, Defekt des für eine Fahrt vorgesehenen Fahrzeugs – flexibel reagieren zu können. Diese Möglichkeit besteht jedoch bloß innerhalb des gewählten Vignettentyps und des aktuellen „Vignettenjahres“: weder kann eine digitale Vignette in eine Klebevignette, noch eine Vignette für ein einspuriges Fahrzeug in eine solche für ein mehrspuriges Fahrzeug, noch eine Zehntagesvignette in eine Zweimonatsvignette verwandelt werden, noch kann die Gültigkeit einer Vignette in einen Zeitraum verschoben werden, für den andere Preise gelten.

Ziffer 7 ist auf Besonderheiten des Erwerbs der digitalen Vignette im Fernabsatz (Internet oder App) zurückzuführen. Die Verpflichtung zur Entrichtung der Maut für die Benützung von Bundesstraßen basiert nicht auf Vertrag, sondern entspringt den §§ 1 und 4 BStMG, die ein gesetzliches Schuldverhältnis des Fahrzeuglenkers wie des Zulassungsbesitzers zum Mautgläubiger begründen (vgl. die Erläuterungen zu RV 1139 BlgNR XXI. GP, 13). Der Erwerb einer digitalen Vignette stellt deshalb keinen Vertrag dar, der der Richtlinie 2011/83/EU vom 25. Oktober 2011 über die Rechte der Verbraucher sowie den dazu ergangenen österreichischen Umsetzungsvorschriften (insbesondere dem Fern- und Auswärtsgeschäfte-Gesetz [FAGG], BGBI. I Nr. 33/2014 in der Fassung des BGBI. I Nr. 83/2015) unterliege. Dennoch kann aus heutiger Sicht nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass der EuGH die Richtlinie 2011/83/EU auf den Erwerb der digitalen Vignette im Fernabsatz beziehen wird. Vor diesem Hintergrund schlägt der Entwurf vor, beim Erwerb digitaler Vignetten und digitaler Sondermautberechtigungen im Fernabsatz bestimmten Vorgaben dieser Richtlinie im Rahmen der Mautordnung Rechnung zu tragen. Insbesondere betrifft dies das Recht von Verbrauchern, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen vom Erwerb zurückzutreten, und die damit korrespondierenden Informationspflichten seitens der ASFINAG. Das Gewähren eines vierzehntägigen Rücktrittsrechts beim Erwerb der digitalen Vignette im Fernabsatz eröffnet jedoch Möglichkeiten für Missbrauch. So könnten Fahrzeuglenker eine digitale Vignette im Fernabsatz erwerben, das Bundesstraßennetz nutzen und anschließend – unter Wahrung ihres Rückzahlungsanspruches – vom Erwerb zurücktreten. Dies würde im Ergebnis auf die Einführung von Tagesvignetten zum Preis von ca. 24 Cent hinauslaufen und damit das geltende Tarifsystem ad absurdum führen. Vor diesem Hintergrund kann in der Mautordnung vorgesehen werden, dass beim Erwerb einer digitalen Vignette im Fernabsatz der erste Tag ihrer Gültigkeit frühestens der siebzehnte Tag nach dem

Tag des Erwerbes ist. Die Frist von 17 Tagen erklärt sich daraus, dass neben den 14 Tagen der Rücktrittsfrist jedenfalls zwei Tage für den Postlauf (im Fall einer postalischen Ausübung des Rücktritts) und für die ASFINAG-interne Bearbeitung des Rücktritts veranschlagt werden müssen. Konkret bedeutet dies: Wer am 1. Dezember eine digitale Zehntagesvignette erwirbt, kann sein Rücktrittsrecht bis zum Ablauf des 15. Dezember ausüben. Die ASFINAG wird zwar entsprechende Formulare für den Rücktritt zur Verfügung stellen, grundsätzlich ist der Rücktritt aber nicht formgebunden. Daher könnte – etwa bei postalischem Rücktritt aus dem Ausland – das Verlangen auf Rücktritt erst am 17. Dezember bei der ASFINAG einlangen. Da der Tag des Erwerbs bei der Fristberechnung nicht zu berücksichtigen ist, wäre frühester Tag der Gültigkeit der 18. Dezember.

### **Zu Z 11 (§ 16a BStMG):**

Die ASFINAG betreibt auf Grundlage der §§ 7 und 8 BStMG ein Mautsystem, das der Abwicklung der Errichtung der fahrleistungsabhängigen Maut dient. Mit der Einführung der digitalen Vignette wird auch die Errichtung der zeitabhängigen Maut teilweise über dieses System abgewickelt werden. Aus diesem Anlass soll im neuen § 16a Abs. 1 BStMG klargestellt werden, dass die ASFINAG personenbezogene Daten verwenden darf, zu welchen Zwecken sie dazu berechtigt ist und welche Daten für eine automationsunterstützte Verwendung in Frage kommen. Die Regelung zählt alle wesentlichen Datengruppen auf, deren Verwendung zulässig und schon nach allgemeinen datenschutzrechtlichen Regelungen unproblematisch ist.

Abs. 2 bezieht sich auf die fahrleistungsabhängige Maut. Mit den Gerätedaten (Z 1) sind die Identifikationsdaten der On Board Unit (OBU = Gerät zur elektronischen Errichtung der fahrleistungsabhängigen Maut) gemeint, die im System verwendet werden müssen. Hinsichtlich der Fahrzeuge (Z 2) sind insbesondere Zulassungsstaat, Kennzeichen (einschließlich Art), Fahrzeugart und -kategorie, Identifikationsnummern, Achsenzahl, höchstes zulässiges Gesamtgewicht, Schadstoffkennwerte und EURO-Emissionsklasse notwendig. Unter Z 3 fallen etwa Namen, Firma, UID-Nummer, Handelsregisternummer, Adressen, Telefonnummern und sonstige Kontaktdaten des Zulassungsbesitzers, allfälliger Vertreter und sonstiger Ansprechpartner, Geschäftskorrespondenz, etwaige Verträge oder Nebenabreden, Angaben zur Art und Form der Mautentrichtung sowie zur Zahlungsweise, Daten über die Bankverbindung, SEPA-Mandat, Kredit- und Tankkarten, schließlich die die Berechnung (OBU-Impulse) und Verrechnung der Mautschuld ermöglichen Daten. Im Hinblick auf die Z 2 bis 4 ist zu betonen, dass sie die Möglichkeit weitgehend anonymer Nutzung der Bundesstraßen durch Wahl des Pre-Pay-Versfahrens weder beseitigen noch beschränken. Z 4 bezieht sich auf Daten, die zur Gewährleistung der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme verwendet werden müssen (insbesondere Benutzernummern, Daten zum Toll Service Provider und zur Aktivierung bzw. Deaktivierung der OBU), Z 5 auf Daten über Fälle der Mautrellerei unabhängig davon, ob diese Daten konventionell oder durch automatische Überwachung gemäß § 19a BStMG ermittelt worden sind.

Abs. 3 regelt die Datenverwendung bei der zeitabhängigen Maut und bei der Sondermaut. Mit den Fahrzeugdaten (Z 1) sind der Zulassungsstaat sowie das Kennzeichen (einschließlich Art) gemeint, die im System verwendet werden müssen, sowie Art, Gültigkeitszeitraum und Erwerbsdatum der für das Fahrzeug erworbenen digitalen Berechtigung. Unter Z 2 fallen insbesondere Namen und – bei gewerblichen Kunden – Firma, UID-Nummer, Handelsregisternummer, Adressen, Telefonnummern und sonstige Kontaktdaten des Zulassungsbesitzers, allfälliger Vertreter und sonstiger Ansprechpartner, Korrespondenzdaten (Briefe, E-Mails u.dgl.), Angaben zur Art und Form der Zahlungsweise, Daten über die Bankverbindung, SEPA-Mandat, Kredit- und Tankkarten. Mit den Tansaktionsdaten gemäß Z 3 sind jene Informationen gemeint, die zur Erfassung und Verrechnung der vorgenommenen Fahrten erforderlich sind.

Wie schon im Allgemeinen Teil erläutert, soll das Mautsystem in Bezug auf digitale Vignetten als öffentlich einsehbares Register konzipiert werden. Der vorgeschlagene Abs. 4 erlaubt demgemäß jedermann die Abfrage, ob für ein bestimmtes Kennzeichen eine digitale Vignette (bzw. eine Berechtigung zur Benützung einer Sondermautstrecke) gelöst wurde und für welche (auch in der Zukunft liegende) Zeiträume sie gegebenenfalls gilt. Ohne diese Einsichtsmöglichkeit könnten Lenker nicht überprüfen, ob sie mit ihrem Fahrzeug Bundesstraßen verwenden dürfen. Die Lösung, die Einsicht in die Vignettenevidenz an ein rechtliches Interesse zu knüpfen, wurde als Alternative erwogen, schlussendlich aber wieder verworfen, weil sie erstens eine Einzelfallprüfung voraussetzte und deshalb mit erheblichem Zeit- und Kostenaufwand verbunden wäre, weil zweitens anonyme Erwerber ein rechtliches Interesse ebenso wenig nachzuweisen vermöchten wie Prekaristen oder potentielle Schenker, weil es drittens leicht zum Doppelerwerb kommen könnte und weil es viertens in so manchen Konstellationen dem Fahrzeuglenker nicht zumutbar erschien, mit der Benützung von Bundesstraßen bis zur Erteilung der Auskunft durch die ASFINAG zuzuwarten.

Die öffentlich zugängliche Vignettenevidenz wird vom übrigen Datenbestand des Mautsystems abgegrenzt geführt und nach aktuellem Stand der Technik gegen Angriffe gesichert.

**Zu Z 12 (§ 18 Abs. 2 BStMG):**

Zur Vermeidung unnötigen Verwaltungsaufwandes wurde § 97 Abs. 5 StVO mit der 27. StVO-Novelle, BGBI. I Nr. 123/2015, dahingehend geändert, dass die Setzung von Verkehrsmaßnahmen durch Organe der Straßenaufsicht nicht mehr gemäß § 44b StVO der Behörde gemeldet werden muss, sondern in einem Aktenvermerk festzuhalten ist, den die Behörde im Bedarfsfall anzufordern hat (vgl. RV 775 BlgNR XXV. GP, Vorblatt und Erläuterungen S. 4). Diese Neuregelung soll auf jene Verkehrsbeschränkungen erstreckt werden, die in Angelegenheiten des Straßenverkehrs besonders geschulte Mautaufsichtsorgane gemäß § 18 Abs. 2 BStMG nach vorheriger Abstimmung mit der für die Handhabung der Verkehrspolizei zuständigen Behörde und einsatzbezogener Absprache mit der örtlich zuständigen Dienststelle der Bundespolizei anzuordnen und durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen befugt sind.

**Zu Z 13 (§ 19a BStMG):**

Auf Grundlage des § 19 Abs. 4 und 5, des § 27 Abs. 1, Abs. 2 Z 1 und Abs. 3 Z 1, des § 29 Abs. 2 Z 1 und des § 30 Abs. 1 BStMG überwacht die ASFINAG in automatisierter Form, ob die Regelungen über die Errichtung der Maut eingehalten worden sind, und sie verwendet dabei personenbezogene Daten. Der Verfassungsgerichtshof hat der derzeit praktizierten automatischen Vignettenekontrolle attestiert, sie habe „in § 19 Abs. 4 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (der in Zusammenhang mit den Vorschriften des Datenschutzgesetzes 2000 zu verstehen ist) eine hinreichende – verfassungsrechtlich unbedenkliche – gesetzliche Deckung“ (Beschluss vom 13. 9. 2013, B 795/2013). Im Hinblick auf die Einführung der digitalen Vignette soll die automatische Kontrolle gleichwohl tiefgehender im Gesetz verankert werden, als dies derzeit der Fall ist.

Die vorgeschlagene Regelung orientiert sich an jenen Erfordernissen, die der Verfassungsgerichtshof im „Section-Control“-Erkenntnis VfSlg. 18.146/2007 aufgestellt hat. In Abs. 1 des neuen § 19a BStMG wird zunächst klargestellt, dass die ASFINAG zur Feststellung der ordnungsgemäßen Errichtung der Maut und zur Verfolgung von Mautprellerei bildverarbeitende technische Einrichtungen einsetzen darf, die die Erfassung bestimmter – demonstrativ aufgezählter – Datenkategorien ermöglichen.

Ergibt sich unmittelbar aus den erhobenen Bilddaten oder mittelbar aus dem – dezentral erfolgenden – Abgleich der ermittelten Kennzeichendaten mit den im Mautsystem gespeicherten Kennzeichen- oder Kontrolldaten, dass die Maut ordnungsgemäß errichtet wurde, so sind die erhobenen Bilddaten gemäß Abs. 2 erster Satz unverzüglich in nicht rückführbarer Weise zu löschen. Um Bewegungsprofile von vornherein auszuschließen, gilt Gleiches naturgemäß auch für jene Kennzeichen- und Kontrolldaten, welche aus Anlass der Überprüfung der ordnungsgemäßen Errichtung der Maut entstehen.

Bilddaten, die Fälle der Mautprellerei dokumentieren, dürfen hingegen weitergeleitet, im Mautsystem gespeichert und verwendet werden, dies aber nur zu den in Abs. 2 zweiter Satz angeführten Zwecken. Diese Zweckbindung hat in Verbindung mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zur Folge, dass sich die Verarbeitung regelmäßig auf die Identifikation des Zulassungsbesitzers und des Lenkers sowie auf die Ermittlung der Fahrzeugkategorie zu beschränken hat. Wird in der Folge Anzeige erstattet, dürfen als Beweismittel selbstverständlich auch die Bilddaten an die Strafbehörde übermittelt werden, ebenso wie deren Weitergabe an die Mautaufsichtsorgane zulässig ist. Aus dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ergibt sich ferner, dass sich die Vignettenekontrollen in der Regel auf Stichproben zu beschränken haben, sodass selbst Mautpreller nicht befürchten müssen, es könnten über sie Bewegungsprofile erstellt werden.

Auf eine den §§ 98a Abs. 3, 98b Abs. 2 zweiter Satz und 98e Abs. 4 erster Satz StVO vergleichbare Bestimmung des Inhalts, dass andere Personen als der Fahrzeuglenker unverzüglich in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen sind, wenn ihre bildgebende Erfassung technisch nicht vermieden werden kann, wurde bewusst verzichtet, weil die unveränderten Daten für Zwecke eines nachfolgenden Ermittlungsverfahrens ohne Ausnahme benötigt werden (vgl. § 98e Abs. 4 zweiter Satz StVO). Anders als bei der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bei der Mautprellerei ein Gesamtbild der Windschutzscheibe zwingend erforderlich, um den Beweis der Verwirklichung des Tatbestands führen zu können. Müssten jene Bildausschnitte, auf denen etwa Beifahrer zu sehen sind, irreversibel unkenntlich gemacht werden, so könnte die Schutzbehauptung, dass sich in eben diesem Ausschnitt die Abbildung einer Klebevignette (bzw. einer GO-Box) befunden habe, nicht entkräf tet werden. Die Alternativlösung, die Lenker zu verpflichten, die Vignette in einem bestimmten Bereich auf der linken Seite der Windschutzscheibe anzubringen, wurde erwogen aber wieder verworfen: Eine solche Verpflichtung wäre international unüblich, widerspräche langjähriger Übung und hätte unbillige Härten zur Folge, weil Lenker mit gültiger Vignette dafür bestraft werden müssten, dass sie durch Kleben der Vignette an der falschen Stelle die Maut nicht ordnungsgemäß entrichtet haben.

Die Löschungsfrist wurde in Abs. 3 mit drei Jahren angesetzt, weil nicht auszuschließen ist, dass die Bilddaten selbst nach klags- und zwangswise Einbringung der Maut, nach Zahlung der Ersatzmaut oder nach Bestrafung durch die Verwaltungsbehörde noch benötigt werden (z.B. Rückzahlungsforderungen oder Wiederaufnahmeanträge gemäß § 69 AVG). Die Löschungsverpflichtung greift nicht, solange gerichtliche Verfahren über Maut, Ersatzmaut oder Verwaltungsstrafe anhängig sind.

**Zu Z 14 (Aufhebung des § 22 BStMG):**

Die Subsidiarität von Verwaltungsübertretungen gegenüber gerichtlich strafbaren Handlungen wurde durch das Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetz 2013, BGBl. I Nr. 33, für das gesamte Verwaltungsstrafrecht in § 22 Abs. 1 VStG verankert. § 22 BStMG kann daher samt Überschrift als überflüssig entfallen.

**Zu Z 15 (§ 29 Abs. 1 BStMG):**

Nach Einführung der digitalen Vignette besteht keine Möglichkeit mehr, alleine durch Sichtkontrolle am Kraftfahrzeug zu beurteilen, ob die zeitabhängige Maut ordnungsgemäß entrichtet wurde. Der Auftrag an die Organe der Straßenaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften des BStMG soll daher ebenso entfallen, wie die Betrauung mit der Entgegennahme von Ersatzmautzahlungen. An der Ermächtigung zur Mitwirkung an der Vollziehung des Gesetzes durch Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, soll jedoch für die Organe der Straßenaufsicht festgehalten werden, sofern sie im Falle, dass Kraftfahrzeuglenker gegen die Anhaltepflcht, gegen die Pflicht zur Mitwirkung an der Identitätsfeststellung oder gegen die Pflicht zur Überprüfung des Fahrzeuges (§ 18 Abs. 2 BStMG) verstoßen, von den Mautaufsichtsorganen dazu ersucht werden. An der Ermächtigung soll festgehalten werden, weil Mautaufsichtsorgane nicht über die rechtlichen Befugnisse verfügen, um Kraftfahrzeuglenker zu stellen, die sich ihrem Einschreiten etwa durch Flucht entziehen.

**Zu Z 17 (§ 32 BStMG):**

Die vorgeschlagene Fassung soll es ermöglichen, für die Benützung der in § 10 Abs. 2 BStMG angeführten Mautabschnitte in der Mautordnung nähere Bestimmungen zu erlassen, insbesondere solche über die Entrichtung der Maut. Diese Bestimmungen müssen eine konventionelle Mautabwicklung ohne Einsatz elektronischer Geräte vorsehen; sie können alternativ aber auch – wie seit langem praktiziert – die Berechtigung zur Nutzung der Strecken mit einer Registrierung des Kennzeichens im Mautsystem verknüpfen. Der in Abs. 2 vorgeschlagene dritte Satz bringt inhaltlich gegenüber dem bisher geltenden zweiten Satz keine Neuerungen, sondern gleicht nur die Terminologie an jene des vorgeschlagenen § 11 Abs. 1 BStMG an. Außerdem wird in Abs. 1 der Begriff „Sondermaut“ als Legaldefinition für jene Maut eingeführt, die für die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte auf Grundlage der in § 32 Abs. 1 BStMG genannten Gesetze erhoben wird.

**Zu Z 18 (§ 33 Abs. 9 BStMG):**

Die Bestimmungen der Novelle sollen mit dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft treten. Die Einführung der digitalen Vignette, die Inbetriebnahme der Vignettenevidenz und die Anpassung der Mautordnung setzen jedoch umfangreiche Vorbereitungsarbeiten voraus, die geraume Zeit in Anspruch nehmen werden und deren exakte Dauer derzeit nicht abschätzbar ist. Deshalb soll einerseits klargestellt werden, dass vom Folgetag der Kundmachung an mit den Implementierungsarbeiten begonnen werden muss. Andererseits wird vorgesehen, dass der Tag der garantierten Verfügbarkeit bzw. der erstmaligen Gültigkeit digitaler Vignetten vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Maßgabe des Arbeitsvorschritts mit Verordnung festgelegt werden soll, wobei auch unterschiedliche Erstgültigkeitsdaten für die verschiedenen Vignettentypen in Frage kommen. Ab Verfügbarkeit der digitalen Vignette müssen auch die elektronische Vignettenevidenz und die einschlägigen Bestimmungen der Mautordnung im Internet abrufbar sein.

**Zu Z 19 und 20 (§ 38 Z 1 und 2 BStMG):**

Die Einfügung eines Abs. 6 und Abs. 7 in § 11 BStMG sowie die Neufassung des § 13 Abs. 2 BStMG bedingen eine Anpassung der Vollzugsklausel.