



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

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT-	UV/GSt/FG/Ma	Franz Greil	DW 2262 DW 2105	07.01.2016
323.540/0033				
-I/K2/2015				

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

Der vorliegende Gesetzesvorschlag novelliert das Bundesstraßenmautgesetz (BStMG) und setzt im Wesentlichen die Bestimmungen der Eurovignetten-RL in der Fassung der RL 2011/76/EU um. Herzstück ist die Einhebung von Mautaufschlägen bei verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch den Straßengüterverkehr am österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz. Diese Mautzuschläge werden ab 2017 ca 40-50 Mio € zusätzliche Mauteinnahmen bewirken. Ergänzend werden dazu kleinere Änderungen technischer Natur im BStMG und im ASFINAG Gesetz vorgenommen.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt grundsätzlich die seit 2011 anstehende Umsetzung für die Kostenanlastung von Lkw-Folgeschäden. Mautzuschläge für Lärm und Luftverschmutzung durch Lkw können eine Entlastung der österreichischen Bevölkerung bewirken ohne die österreichische Wirtschaft besonders zu belasten, da rund 65% der Lkw-Fahrleistung von Kfz mit ausländischen Kennzeichen erbracht wird. In Ergänzung zur bereits ergangenen BAK-Stellungnahme zur Lkw-Mauttarif-Verordnung sehen wir jedoch eine langfristig angelegte und effiziente Verwendung dieser Mittel als unbedingtes Erfordernis. Die BAK vermisst in den Gesetzesunterlagen hierzu konkrete Vorgaben. Die Bestellung von Dienstleistungen im Öffentlichen Verkehr (ÖV) ist aus unserer Sicht der geeignete Ansatz. Nur zusätzliche ÖV-Verkehre für Personen und Güter sind unserer Ansicht nach geeignet, belastete Straßenkorridore effizient und effektiv zu entlasten sowie Lkw-Folgeschäden entlang von Autobahnen zu vermeiden. Aus ArbeitnehmerInnensicht ist scharf zu kritisieren, dass bei der „Neuordnung der österreichischen Lkw-Maut“ an der ausschließlichen Haftung von BerufslenkerInnen im Falle der Nicht-Entrichtung von Maut absolut nichts geändert wurde. Allein im Jahr 2014 wurden rund 12 Mio € an Strafgeldern bei Kfz über 3,5 Tonnen aufgrund gesetzlicher Bestimmungen ausschließlich von BerufslenkerInnen entrichtet, obwohl den wirtschaftlichen Vorteil aus der Nichtentrichtung der Maut ausschließlich deren Arbeit-

geberInnen bzw die Transportunternehmen haben. Hinzu kommt, dass auch die daraus resultierenden Verwaltungsstrafen vorrangig bei den LenkerInnen eingehoben werden und unter Umständen die Existenz der Betroffenen gefährden. Die BAK fordert daher endlich eine entsprechende Änderung der gesetzlichen Grundlagen dahingehend, dass für Mautschulden ausschließlich die ZulassungsbesitzerInnen haften sollen.

Die BAK-Position im Einzelnen:

Mautbefreiung für humanitäre Transporte (§ 5 Abs 3 BStMG)

Es bestehen keine Einwände gegen den Entfall der Refundierungspflicht durch den Bund an die ASFINAG für die Mautbefreiung von humanitären Transporten.

Ausweisung von Mautzuschlägen für externe Kosten auf Mautabrechnungen für Transportunternehmen (§ 7 Abs 4 BStMG)

Gegen die Umsetzung von Art 7j Abs 3 in Verbindung mit Erwägungsgrund 30 der RL 2011/76/EU nur in Form von elektronischen Einzelleistungsinformationen auf Internetseiten der ASFINAG wird kein Einspruch erhoben. Die BAK geht jedoch davon aus, dass diese Nachweise bei Bedarf von Unternehmen anwenderfreundlich reproduziert werden können.

Jährliche Valorisierung des Vermittlungsentgelts der Schienen-Control GmbH (§ 8c Abs 8 BStMG)

Es bestehen keine Einwände gegen die Angleichung des Berechnungszeitraums an das Kalenderjahr.

Anlastung der externen Kosten aufgrund von Achszahl (§ 9)

Die BAK begrüßt grundsätzlich die Neuausrichtung der Lkw-Mauttarifizierung in einem auf der Achszahl basierenden Grundkilometertarif jeweils für die Infrastrukturabnutzung, die verkehrsbedingte Luftverschmutzung und die Lärmbelastung. Diese Form von Kostenanlastung kann unserer Ansicht nach mehr zu Akzeptanz, Transparenz und Berechenbarkeit bei allen Stakeholdern beitragen als das alte System der sogenannten „Mautdifferenzierung“.

In unserer Stellungnahme möchten wir nur auf die Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung näher eingehen. Hierbei wird die Tarifstaffelung aufgrund der unterschiedlichen Gewichtung der Achszahl bei der Kostenanlastung (2 Achsen: 100%, 4 und mehr Achsen: 160%) im Vergleich zur verkehrsbedingten Lärmbelastung (2 Achsen: 100%, 4 und mehr Achsen: 290%) hinterfragt. Es wird hierzu auf die Luftschadstoffinventur des Umweltbundesamtes (UBA) verwiesen, die in Österreich anfallende Emissionen bei Dienststellen der-EU-Kommission einmelden. Laut UBA liegt das derzeitige Verhältnis von Lkw-Emissionen durch Aufwirbelung und Bremsabrieb bei 69 Prozent und aus dem Abgasstrang („Auspuff“) bei 31%, das sich mit zunehmender Flottendurchdringung durch Lkw mit Emissionsnorm Euro 6 noch einmal zugunsten von Aufwirbelung und Abrieb verschieben wird. Da unserer Ansicht nach Bremsabrieb und Aufwirbelung mit Achszahl des Lkw stark korrelieren, sollte sich dies auch in der Anlastung bei verkehrsbedingten Luftverschmutzungskosten widerspiegeln. Die BAK bittet hierzu um eine Überprüfung, da eine gerechtere Kostenanlastung gerade bei internationalen Straßengüterverkehren mit 3 oder mehreren Achsen ermöglicht werden soll.

Der Verweis auf die überragende Bedeutung von Aufwirbelung und Bremsabrieb sollte auch genügen, naive Annahmen vom „emissionsfreien Lkw mit der Euro 6-Abgasnorm“ und damit verbundenen Forderungen nach Tarifvergünstigungen zu relativieren.

Abschließend stellt die BAK fest, das mit der in der Novellierung vorgenommenen Anlastung von Lkw-Folgeschäden nur ein Teil des EU-rechtlich möglichen Handlungsspielraums tatsächlich umgesetzt wird. Insbesondere Mautzuschläge in Gebirgsregionen (= Erhöhung der Zuschläge für Luftverschmutzung und Lärm um den Faktor 2) und auf Autobahnen im urbanen Bereich werden nicht umgesetzt. Mit Hinweis auf die langjährigen Forderungen Österreichs hierzu gegenüber der EU sollte dieses Potential zumindest monetär veranschlagt und auf den Internetportalseiten des BMVIT ausgewiesen werden.

Nicht-Einhebung der Entgelte für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärm (§ 9 Abs 9 BStMG)

Ziel und Zweck dieser Bestimmung bleibt auch nach mehrmaligem Durchlesen unklar. Die BAK ersucht hierzu um nähere Erläuterungen und behält sich einen Vorbehalt zu dieser Bestimmung vor.

Korridorvignette (§ 11 Abs 2, 3 und 6 und § 12 Abs 2 BStMG)

Gegen die Streichung von Bestimmungen zur Korridorvignette wird kein Einwand erhoben.

Kostenlose Jahresvignette an Personen mit Behindertenpass (Abs 13 Abs 2 BStMG)

Im Behindertenpass ist eine Zuteilung von kostenlosen Jahresvignetten aufgrund der seit 2013 neu vorgesehenen Eintragung „Unzumutbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkungen“ vorgesehen. Die redaktionelle Anpassung dieser Bestimmungen im BStMG wird begrüßt.

Ausdehnung der Frist für Einhebung einer vorläufigen Sicherheit (§ 27 Abs 2 Z 2 Abs 3 Z 2 BStMG)

Die Ausdehnung der Frist von drei auf neun Monate für Einhebung einer vorläufigen Sicherheit bei Verdacht auf Verwaltungsübertretung wird zur Kenntnis genommen.

Über den vorliegenden Gesetzesentwurf hinausgehend hält die BAK an ihrer Stellungnahme zum BMStG 2002 vom 23.10.2012 fest. Die BAK fordert weiterhin eine grundlegende Überarbeitung der Bestimmungen des Gesetzes, damit die LenkerInnen nicht für Tatbestände zur Verantwortung gezogen werden, die in der Praxis tatsächlich im Bereich der Verfügungsgewalt ihres Arbeitgebers (des Zulassungsbesitzers) liegen.

Grundsätzlich wird seitens der BAK weiterhin darauf hingewiesen, dass in keinem anderen Dienstleistungsbereich die Verantwortung für die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen solidarisch zwischen ArbeitgeberIn und ArbeitnehmerIn geteilt ist und damit de facto in erster Linie beim/bei der ArbeitnehmerIn liegt. Sanktionen richten sich in diesen anderen Bereichen primär zunächst immer gegen den/die ArbeitgeberIn und können dann in weiterer Folge im arbeitsrechtlichen Innenverhältnis zwischen ArbeitgeberIn und ArbeitnehmerIn geklärt werden. So haftet zB zunächst der/die ArbeitgeberIn für die Verschmutzung der Umwelt durch

das unsachgemäße Entsorgen einer Chemikalie durch den/die ArbeitnehmerIn; erst in weiterer Folge kann sich der/die ArbeitgeberIn - etwa bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit - an den/die ArbeitnehmerInnen schadlos halten.

Seitens der BAK bleibt die Rücknahme der Verantwortung der LenkerInnen für die Mautbezahlung ein Schwerpunktthema. Bei der Novellierung des BStMG wird daher über den vorliegenden Entwurf hinausgehend von der BAK die Berücksichtigung folgender Punkte gefordert:

- Die Haftungstatbestände beginnend mit § 4 sind umzugestalten: Aus der solidarischen Haftung zwischen LenkerInnen und ZulassungsbesitzerInnen ist der/die LenkerIn auszunehmen - die Haftung für die Bezahlung der Maut muss, wie auch in anderen Wirtschaftsrechtsbereichen, primär beim/bei den ZulassungsbesitzerInnen bzw Gewerbetreibenden, nicht aber bei dessen Beschäftigten liegen. Nur der/die UnternehmerIn lukriert einen wirtschaftlichen Vorteil aus der Benutzung des mautpflichtigen Straßennetzes, nicht sein/e LenkerIn. In diesem Sinne wird zusätzlich von der BAK vorgeschlagen in § 23 Abs 1 zwei Sätze anzufügen: "Die Zulassungsbesitzer sind im Rahmen dieser Haftung von der Behörde zuerst heranzuziehen. Nur bei Uneinbringlichkeit beim/bei der ZulassungsbesitzerIn haftet der/die LenkerIn."
- Handelt es sich nicht um ein Einzeltransportunternehmen, sollten die §§ 5 und 9 VStG im BStMG für anwendbar erklärt werden, damit Strafen gegen Leitungsorgane bzw verantwortliche Beauftragte gerichtet werden können.
- Die zahnlose Informationspflicht der Arbeitgeber/Zulassungsbesitzer gegenüber den LenkerInnen in § 8 Abs 4 muss in eine nachgewiesene Unterweisungspflicht umgewandelt werden. Der Vollständigkeit halber wird von Seiten der BAK angeführt, dass dazu auch in § 21 die Überschrift auf „Unterweisungs-, Mitwirkungs- und Anhaltepflicht“ zu ändern ist, sowie in § 20 Abs 2 als letzter Satz angefügt werden sollte: „Dies gilt nicht, wenn der/die LenkerIn vom/von der ZulassungsbesitzerIn nicht nachweislich unterwiesen wurde.“
- Die Regelungen über die Ersatzmaut in § 19 sind nach dem Vorbild der §§ 49a bzw 50 VStG umzugestalten, damit LenkerInnen bei Betretungen bzw bei Kontrollen die Möglichkeit bekommen, die Ersatzmaut nicht selbst bezahlen zu müssen, sondern eine Bezahlung durch ihre/n ArbeitgeberIn veranlassen können.
- Im BMStG ist eine Verständigungspflicht der ArbeitgeberInnen/ZulassungsbesitzerInnen an seinen/ihre LenkerIn über die Bezahlung bzw Nichtbezahlung einer Ersatzmaut bzw Geldstrafen aufzunehmen.
- Schließlich sollte ausdrücklich im Gesetz die Einklagbarkeit des Differenzbetrages zwischen Ersatzmaut und Verwaltungsstrafe durch den/die LenkerIn verankert werden.
- Die Situation von BuslenkerInnen bedarf einer besonderen Berücksichtigung. Aufgrund der Beförderung von Fahrgästen ist das einmalige Ertönen des Mautgerätes akustisch schwer wahrzunehmen bzw die Maut-Nachbuchung innerhalb von 5 Stunden an einer ASFINAG-Vertriebsstelle kaum möglich.
- Die Mautordnung müsste ebenfalls entsprechend diesen Forderungen adaptiert werden.

Benützen von Lkw-Spuren bei Sondermautstellen durch Kfz unter 3,5 Tonnen (§ 32 Abs 1 und § 33 Abs 2 erster Satz BStMG)

Es wird kein Einwand gegen die Strafverfolgung von Pkw-LenkerInnen erhoben, die bisher ungestraft die Sondermaut durch Benützung der Lkw-Abfertigungsspuren geprellt haben.

Keine Einwände bestehen auch gegen die redaktionellen Anpassungen in §§ 35 Abs 3, 37 und § 38 BStMG.

Änderungen im ASFINAG Gesetz

Keine Einwände bestehen gegen die redaktionellen Anpassungen in Artikel II § 8a Abs 2 und 3.

Unterscheidung von Benützungsentgelten und ihre Verwendung (Artikel II 8a und 8b und 11b)

Die Anpassung der gesetzlichen Bestimmungen zu den Benützungsentgelten durch die Umsetzung von Entgelten zu verkehrsmäßiger Luftbelastung bzw Lärmbelastung wird zur Kenntnis genommen. Bemängelt wird, dass bei den Zweckbestimmungen für diese Entgelte in Artikel II 8b Abs 1 nur auf Artikel 9 Abs 2 von 2011/76/EU verwiesen wird und dem/der RechtsanwenderIn nicht explizit aufgezählt werden. Die folgenden Vorgaben der Richtlinie sollten daher auch im BStMG aufgezählt werden:

- a) die Förderung einer wirksamen Kostenanlastung;
- b) die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung;
- c) die Abfederung der Auswirkungen der straßenverkehrsbedingten Umweltverschmutzung an ihrem Ursprung;
- d) die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen;
- e) die Entwicklung alternativer Infrastrukturen für die VerkehrsnutzerInnen und/oder der Ausbau der derzeitigen Kapazitäten;
- f) die Unterstützung des transeuropäischen Verkehrsnetzes;
- g) die Optimierung der Logistik;
- h) die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und
- i) die Bereitstellung sicherer Parkplätze.

Völlig vermisst wird im vorliegenden Gesetzesentwurf dagegen die Umsetzung von Art 11 der RL 2011/76/EU, der die Erstellung eines Berichts alle vier Jahre auch über die richtlinienkonforme Verwendung von Entgelten aus externen Kosten und dessen Übermittlung an die Europäische Kommission vorsieht. Eine Umsetzung dieser Bestimmung ist unserer Ansicht nach auch im BStMG geboten.

Die BAK sieht diesen Artikel aber auch als geeignet an, ein Förderinstrument mit Zweckwidmung auf Bundesebene einzurichten. Dieses soll mit den Mautaufschlägen gespeist und

für neue Programme zu Lärm- und Abgasreduktion im Verkehr sowie zur Verlagerung auf die Schiene verwendet werden. Keinesfalls sollen diese Mittel in schon bestehende Lärmschutzprogramme im Verkehr (Straße und Schiene) fließen, weil diese derzeit zu unverbindlich und unkonkret sind. Hier fordert die BAK generell eine klare strategische Planung, mehr Transparenz, Verbindlichkeit und eine konsistente Setzung von Prioritäten. Ohne Förderungen präjudizieren zu wollen, halten wir zusätzliche Bestellungen im öffentlichen Personenverkehr und gezielte Fördermaßnahmen im Schienengüterverkehr für geeignete Maßnahmen, die Umwelt entlang von belasteten Korridoren in effizienter Weise zu entlasten.

Lebensverbesserungsabgabe (Artikel 11 § 15 Abs 1)

Die BAK nimmt die Novellierung des BStMG zum Anlass, um die Funktionsweise und den Zweck der Lebensverbesserungsabgabe zu hinterfragen. Trotz wiederholter Anfragen in der Vergangenheit war es unmöglich in Erfahrung zu bringen, wie Mittel der Lebensverbesserungsabgabe (= ein Prozent der Mauteinnahmen aus Sondermautstrecken!) in den jeweiligen Bundesländern verwendet wurden. Die BAK fordert hierzu zumindest eine Berichtspflicht über die Verwendung der Lebensverbesserungsabgabe gegenüber den BenutzerInnen des ASFINAG-Netzes und der Allgemeinheit.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
F.d.R.d.A.

Maria Kubitschek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.