



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

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T +43 (0)5 90 900-4966 | F +43 (0)5 90 900-243  
E [rp@wko.at](mailto:rp@wko.at)  
W <http://wko.at/rp>

Ergeht per E-Mail an: [maria.benedikt@bmvit.gv.at](mailto:maria.benedikt@bmvit.gv.at)  
In Kopie an: [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
BMVIT-323.540/0056-I/K2 24.1.2017	Rp 25579/02/2017/DD/Sa Dr. Daniela Domenig	4966	9.2.2017

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

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) geändert wird, im Rahmen des allgemeinen Begutachtungsverfahrens und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

### **Allgemein:**

Den Schwerpunkt der Novelle bildet die Normierung der gesetzlichen Grundlagen zur Einführung der so genannten „digitalen Vignette“. Diese Anpassung an den technischen Fortschritt wird im Zeitalter der Digitalisierung grundsätzlich begrüßt und bietet für den Großteil unserer Mitglieder Vorteile.

Unbestritten sind die Vorteile, die sich durch die Möglichkeit zum Kauf einer digitalen Vignette insbesondere für Besitzer von Wechselkennzeichen sowie von Probefahrt- und Überstellungskennzeichen ergeben.

Leider wird die Option des Bezugs einer digitalen Ersatzvignette im Falle eines Scheibenbruchs, wenn bislang eine Klebevignette benutzt wurde, nicht berücksichtigt. Die Beantragung einer Ersatzklebevignette bedeutet nicht nur für den Zulassungsbesitzer, sondern auch für die beteiligten Institutionen einen erheblichen Aufwand, der durch die Möglichkeit einer digitalen Ersatzvignette wesentlich verringert werden könnte. So würden neben dem administrativen Aufwand auch die Produktions-, Versand- und Lagerkosten dieser Vignetten wegfallen.

Massive Bedenken bestehen hinsichtlich des Datenschutzes sowohl im Bereich der Verfolgung von Mautprellern im Vignettensystem als auch im Bereich der fahrleistungsabhängigen Maut.

Kritisch wird die sich schleichend abzeichnende Tendenz gesehen, Vorleistungen zur Einführung einer fahrleistungsabhängigen Mautpflicht auch für Kfz bis 3,5 t hzG zu setzen. Gleichzeitig wird die Einführung der digitalen Vignette bei den Vertriebsstellen der Klebevignetten für Einbrüche bei den Verkaufszahlen sorgen.

Die umfassende Wahlfreiheit zwischen Klebevignette und digitaler Vignette muss aus den vorgenannten Gründen unbedingt vollinhaltlich gewährleistet sein.

## Zu den einzelnen Bestimmungen:

### § 11 und § 15 - Ersatzvignetten

#### § 11 Abs. 4 sollte lauten:

„(4) Wird eine am Fahrzeug angebrachte Klebe-Jahresvignette infolge Scheibenbruchs, Zerstörung des Fahrzeugs oder aus vergleichbaren Gründen unbrauchbar, so ist der Zulassungsbesitzer zum sofortigen Bezug einer Ersatzklebevignette oder einer digitalen Ersatzvignette berechtigt. Die Ersatzklebevignette ist vor der nächsten Benützung von Mautstrecken auf dem Fahrzeug anzubringen.“

#### § 11 Abs. 6 sollte lauten:

„(6) Die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit der Klebevignetten, über ihre Anbringung an den Fahrzeugen, über das Mitführen der Klebevignetten an Stelle der Anbringung, über Ersatzklebevignetten, über digitale Ersatzvignetten, über die Registrierung des Kennzeichens des Fahrzeugs im Mautsystem und über die Umregistrierung digitaler Jahresvignetten sind in der Mautordnung zu treffen.“

#### § 15 Abs. 1 Z 10 sollte lauten:

„10. Bestimmungen über die kostenlose Abgabe von Ersatzklebevignetten oder digitalen Ersatzvignetten (§ 11 Abs. 4) sowie über die Umregistrierung digitaler Vignetten (§ 11 Abs. 5) und digitaler Sondermautberechtigungen (§ 32 Abs. 2);“

#### § 15 Abs. 2 Z 5 sollte gestrichen werden.

Die Einfügung der rechtlichen Grundlage für eine zusätzliche Kostenbelastung durch eine neue „Aufwandsentschädigung“ wird abgelehnt.

#### Begründung:

Leider wird die Option des Bezugs einer digitalen Ersatzvignette im Falle eines Scheibenbruchs, wenn bislang eine Klebevignette benutzt wurde, im Entwurf nicht berücksichtigt. Die Beantragung einer Ersatzklebevignette bedeutet nicht nur für den Zulassungsbesitzer, sondern auch für die beteiligten Institutionen einen erheblichen Aufwand, der durch die Möglichkeit einer digitalen Ersatzvignette wesentlich verringert werden könnte. So würden neben dem administrativen Aufwand auch die Produktions-, Versand- und Lagerkosten dieser Vignetten wegfallen.

Die Einfügung einer neuen Z 5 in § 15 Abs. 2 BStMG soll im Gesetz die Möglichkeit verankern, dass der ASFINAG im Falle der Abgabe einer Ersatzvignette (§ 11 Abs. 4) oder der Umregistrierung einer digitalen Vignette (§ 11 Abs. 5) die dafür anfallenden Bearbeitungskosten abgegolten werden. Im Hinblick auf diesen Aufwandsersatz soll auch in § 15 Abs. 1 Z 10 BStMG das Wort „kostenlose“ gestrichen werden. Die Bestimmung, dass in den genannten Fällen kein neuerliches Entgelt für die Ersatzvignette anfällt, ist dezidiert weiterhin im Gesetzestext anzuführen, um eine Änderung in der Mautordnung auszuschließen.

Die Einführung einer neuen Aufwandsentschädigung wird ausdrücklich abgelehnt.

Sehr viele Unternehmer sind zur Ausübung ihrer Tätigkeit auf die Benützung von Fahrzeugen unter 3,5 t hzG angewiesen und legen im Zuge ihrer gewerblichen Tätigkeit lange Strecken am hochrangigen Straßennetz zurück. Eine Vielzahl unserer Mitglieder wird daher auch in Zukunft die Ausgabe einer Ersatzvignette oder die Umregistrierung der digitalen Vignette benötigen. Diese Unternehmer wären mit zusätzlichen Kosten konfrontiert, was abgelehnt wird.

Sollte es trotzdem zur Einführung einer neuen Aufwandsentschädigung kommen, wäre diese jedenfalls gesetzlich hinreichend zu determinieren und nicht der Festlegung in der Mautordnung zu überlassen.

### **§ 15 Abs. 2 Z 7 - Besonderheiten des Erwerbs einer digitalen Vignette im Fernabsatz**

Die Formulierung in den Erläuterungen zu § 15 Abs. 2 Z 7 steht betreffend die einleitende Qualifizierung des Erwerbs einer digitalen Vignette als gesetzliches Schuldverhältnis und nicht als privatrechtlicher Vertrag im Widerspruch zur ständigen Rechtsprechung und mehrheitlichen Lehre.

### **§ 16a Abs. 4 - Vignettenevidenz im Internet**

Es bestehen Bedenken hinsichtlich der im § 16a Abs. 4 vorgesehenen Führung der Vignettenevidenz als öffentlich einsehbares Register.

Die Kennzeichen können, insbesondere im Nahbereich des Zulassungsbesitzers, natürlichen oder juristischen Personen zugeordnet werden. Eine missbräuchliche Verwendung der Vignettenevidenz durch Konkurrenten oder Nachbarn ist nicht auszuschließen. Es handelt sich gem. § 4 Z 1 DSGVO - sowie Art. 4 Z 1 der, am 25.8.2018 in Geltung tretenden, EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) - um personenbezogene Daten, da die Daten auf eine Person rückführbar sind. Im derzeit geltenden österreichischen DSGVO gilt der Schutz der personenbezogenen Daten auch für juristische Personen.

Daher ist zweifelhaft, ob die Gestaltung der Vignettenevidenz als öffentlich einsehbares Register verhältnismäßig im Sinne des § 1 Abs. 2 letzter Satz DSGVO ist (vgl. auch Art. 5 Abs. 1 lit. c DSGVO - „Datenminimierung“).

Die Vignettenevidenz sollte aus diesen Gründen nicht jedermann, sondern nur den Behörden und Personen, die ein berechtigtes Interesse nachweisen können, zugänglich sein.

### **§ 19a - Automatische Überwachung**

Die im neuen § 19a BStMG vorgesehenen Regelungen betreffend die automatische Überwachung werden ebenfalls im Sinne des Datenschutzes kritisch gesehen. Es wird zwar in den Erläuternden Bemerkungen angeführt, dass derartige Vignettenkontrollen „in der Regel“ auf Stichproben zu beschränken sind und es wird auf das Verhältnismäßigkeitsprinzip verwiesen. Es sollte jedoch ausdrücklich im Gesetzestext angeführt werden, dass eine solche Überwachung nur stichprobenweise durchgeführt und nicht zur Erstellung von Bewegungsprofilen genutzt werden darf. Insbesondere sollen auch keine softwaretechnischen Routinen hinterlegt werden dürfen, die eine Aktivierung der Überwachung in der prognostizierten Fahrtrichtung auslösen.

Im Abs. 3 wird nur die Verpflichtung zur Löschung der Bilddaten angeführt. Hier ist klarzustellen, dass die gemäß Abs. 2 aus den Bilddaten gewonnen Kennzeichen- und Kontrolldaten ebenfalls dieser Lösungsverpflichtung unterliegen.

Auf eine Bestimmung, wonach andere Personen als der Fahrzeuglenker unverzüglich in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen sind, soll bewusst verzichtet werden. Dieses angedachte „Nichtunkennlichmachen“ von nicht sachverhaltsrelevanten Personen auf Erhebungsfotos sowie die mehrjährige Speicherung der Bilder mit diesen Personen ist überschießend, datenschutzrechtlich äußerst bedenklich und wird deshalb abgelehnt.

Ob die - in der Regel nicht sonderlich zahlreichen - theoretisch drei Jahre lang möglichen Wiederaufnahmeanträge tatsächlich eine ausreichende Rechtfertigung für die 3-jährige Speicherung aller Daten aller Mautpreller darstellen, bezweifeln wir stark. Die Daten sollten sofort nach Einbringung der Maut, der Ersatzmaut oder nach Abschluss des Verwaltungsstrafverfahrens gelöscht werden.

#### **Weitere Forderungen:**

Wir nehmen die aktuelle Novelle des BStMG zum Anlass, um zusätzlich weitere wichtige Forderungen vorzubringen:

- Wir rufen unsere Forderungen nach tariflichen Sonderregelungen für Autobusse, Wohnmobile, Schaustellerfahrzeuge, Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für Test- und Versuchszwecke des KFZ-Herstellers verwendet werden sowie für historische LKW und Autobusse in Erinnerung.

Im Durchschnitt ersetzt ein einziger Bus eine PKW-Kolonne von 30 Fahrzeugen. Busse sorgen damit für enorme CO<sub>2</sub>- und Feinstaubesparungen, wichtige Verkehrs- und Ressourcenschonung. Der verkehrs- und umweltpolitische Nutzen des Verkehrsmittels Autobus muss endlich in Form einer eigenen Mauttarifstaffel honoriert werden.

- Sondermaturen gemäß § 9 Abs. 6 lit. a BStMG:  
Das BStMG erlaubt auf bestimmten Mautabschnitten, deren Herstellung, Erweiterung sowie bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, höhere Tarife festzusetzen. Wengleich eine unterschiedliche Festsetzung der Mauttarife entsprechend den jeweiligen Infrastrukturkosten nicht grundsätzlich abgelehnt wird, ist die konkrete Umsetzung zu hinterfragen. Die Tarife auf der Brennerautobahn liegen deutlich über jenen auf anderen Sondermautstrecken, wobei bislang nicht transparent öffentlich dargelegt worden ist, dass die Unterschiede allein auf die jeweils unterschiedlichen zugrundeliegenden Infrastrukturkosten zurückzuführen sind.
- Maut-Aufschlag gemäß § 9 Abs. 6 lit. b. BStMG:  
Artikel 7f der EU-Wegekosten-Richtlinie erlaubt unter besonderen Voraussetzungen die Einhebung von Maut-Aufschlägen. In § 9 Abs. 6 lit. b BStMG wird diese Regelung in nationales Recht umgesetzt. Durch den Maut-Aufschlag im Unterinntal zwischen Kufstein und Innsbruck entsteht der Tiroler Wirtschaft ein enormer Wettbewerbsnachteil, der nur schwer argumentierbar ist. Dieser Maut-Aufschlag ist für die regionale Wirtschaft nach wie vor inakzeptabel und muss gestrichen werden.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

 Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl  
Präsident



Dr. Herwig Höllinger  
Generalsekretär-Stv.