



Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T +43 (0)5 90 900-4026 | F +43 (0)5 90 900-243  
E [rp@wko.at](mailto:rp@wko.at)  
W <https://news.wko.at/rp>

Per E-Mail:

[maria.benedikt@bmvit.gv.at](mailto:maria.benedikt@bmvit.gv.at)  
[begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
BMVIT-323.540/0003-I/K2  
30.1.2019

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Rp 25579/03/2019/VO/Sa  
Mag. Victoria Oeser

Durchwahl  
4026

Datum  
12.2.2019

## Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) geändert wird, und nehmen wie folgt Stellung:

### 1. Tarifierreize für schadstoffarme/-freie Fahrzeuge (§ 9)

Mit dieser Novelle sollen Anreizimpulse für Fahrzeuge mit emissionsfreien Antriebsformen geschaffen werden. So wird zum einen die Möglichkeit vorgesehen, diese Fahrzeugtypen der Tarifgruppe mit dem niedrigsten Tarif zuzuordnen, zum anderen wird alternativ die Möglichkeit der Bildung einer eigenen Tarifgruppe mit dem niedrigsten Infrastrukturtarif vorgesehen. Zusätzlich werden diese Fahrzeugtypen generell von der Anlastung der externen Kosten der Luftverschmutzung ausgenommen. Die Tarifierreize werden allerdings nur für Fahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieben vorgesehen. Derzeit sind jedoch kaum Nutzfahrzeughersteller vorhanden, die großflächig den Anforderungen der Praxis entsprechende Elektro-LKW anbieten können.

Im Hinblick auf die gewünschte Förderung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge bzw. die Schaffung finanzieller Anreizsysteme zur schnelleren Marktdurchdringung fordern wir daher einen technologieutralen Ansatz, der grundsätzlich alle alternativen Antriebssysteme im Schwerverkehrsbereich berücksichtigt. Die Tarifierreize sollten daher nicht nur für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge, sondern auch für gasbetriebene KFZ über 3,5 Tonnen hzG - und zwar sowohl für CNG- (Compressed Natural Gas) als auch LNG-Fahrzeuge (Liquified Natural Gas) - gelten. Vor dem Hintergrund der gewünschten Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und Vermeidung von Luftschadstoffen im Schwerverkehr gibt es keinen Grund, die Anreize auf batterieelektrische sowie wasserstoffbetriebene LKW zu beschränken. Im Vergleich zu Diesel können durch den Einsatz von CNG und LNG aufgrund ihrer chemischen Eigenschaften rasch die CO<sub>2</sub>-Emissionen maßgeblich gesenkt und die Luftschadstoffemissionen auf ein Minimum reduziert werden. Außerdem sollte für alle diese Fahrzeugtypen wie beim deutschen Modell nicht nur eine Reduktion der Infrastrukturtarife sowie eine Befreiung von den externen Kosten der Luftverschmutzung, sondern eine generelle Befreiung von der Mautpflicht vorgesehen werden.

Wir weisen außerdem daraufhin, dass die in Österreich stattfindende Erforschung und Erprobung neuer umweltfreundlicher Fahrzeugtechnologien in dieser Novelle gänzlich unberücksichtigt bleibt. Hier geht es nicht darum, zusätzliche Investitionsanreize für österreichische Unternehmen zu schaffen, sondern die derzeit bestehenden Hemmnisse für die Fahrzeugforschung und Erprobung zu beseitigen, welche sich im Wettbewerb mit dem benachbarten Ausland als massive Nachteile darstellen.

Nach der derzeitigen Rechtslage kann bei Versuchs- und Erprobungsfahrzeugen mit neuartigen Antriebssystemen nicht der Emissionsklassennachweis erbracht werden. Dies hat zur Folge, dass Fahrzeuge selbst mit neuester umweltfreundlicher Antriebstechnologie in die schlechteste Emissionsklasse einzureihen sind und damit für sie der höchste Mauttarif zur Anwendung kommt. Die für den Emissionsklassennachweis erforderlichen Dokumente (Zulassungsschein, COP-Dokument und CEMT-Genehmigung) werden nämlich nur für Serienfahrzeuge ausgestellt. Bei Versuchsfahrzeugen handelt es sich jedoch um nicht zum Verkehr zugelassene Prototypen, welche mit einem Probefahrerkennzeichen ausgerüstet sind und teilweise nur auf jenen Strecken betrieben werden dürfen, welche von der Behörde genehmigt wurden.

Nicht unerwähnt lassen möchten wir in diesem Zusammenhang, dass in Deutschland Versuchs- und Erprobungsfahrzeuge generell von der Bemannung ausgenommen sind. Wir erlauben uns daher anzuregen, neben den vorgesehenen Anreizen für die Verwendung von emissionsfreien Fahrzeugen auch Versuchs- und Erprobungsfahrzeuge im Rahmen der vorliegenden Novelle generell von der Mautpflicht zu befreien.

Abschließend weisen wir nachdrücklich daraufhin, dass die vorgesehenen bzw. von uns vorgeschlagenen Tarifierungen jedenfalls keine Auswirkungen auf den sogenannten „Ökologisierungsbonus“ für Euro 6-Fahrzeuge haben dürfen. Ein Mautanreiz für emissionsfreie Antriebsformen kann nur dann als positiv erachtet werden, wenn er als echter Bonus für derartige Fahrzeuge vorgesehen wird und daraus im Gegenzug kein Tarifmalus für die sonstigen Antriebsarten erwächst. Es dürfen dafür keinesfalls die Verwender sonstiger Antriebsformen zur Kasse gebeten werden.

## **2. Möglichkeit der Nachsicht statt Ersatzmautzahlung (§ 19)**

Unserer Ansicht nach fehlt in § 19 die Möglichkeit, dass die Mautaufsichtsorgane im Rahmen einer Kontrolle den Lenker, der die Maut nur aus geringem Verschulden nicht entrichtet hat, abmahnen können. Im Rahmen der Abmahnung ist der Mautpflichtige darüber aufzuklären, was er falsch gemacht hat. Außerdem sind ihm die rechtlichen Konsequenzen vor Augen zu führen, die ihn erwarten, wenn er ein weiteres Mal ohne Mautentrichtung eine mautpflichtige Straße verwendet. Diese Möglichkeit würde wesentlich dazu beitragen, dass der Mautpflichtige sein Verhalten erkennt und zukünftig darauf achtet, die ordnungsgemäße Maut zu entrichten.

Die Bestimmung in § 19 könnte wie folgt lauten: (2a) *“Wenn im Rahmen einer Kontrolle festgestellt wird, dass ein Lenker aus geringem Verschulden die ordnungsgemäße Maut nicht entrichtet hat, so kann seitens des Mautaufsichtsorgans anstelle der Verhängung einer Ersatzmaut der Lenker abgemahnt werden. Der Lenker ist in diesem Fall über die bestehende Rechtslage aufzuklären. Insbesondere ist der Lenker über die rechtlichen Konsequenzen zu belehren, die ihn bei der Wiederholung seines rechtswidrigen Verhaltens erwarten.“*

## **3. Rückforderung gezahlter Ersatzmauten (§ 20 Abs. 6)**

Die neu eingefügte Bestimmung, wonach *„die Rückforderung gezahlter Ersatzmauten ausgeschlossen ist“*, lehnen wir strikt ab. Mauten sind zivilrechtliche Benützungsentgelte, weshalb sie auch der Umsatzsteuer unterliegen. Daher muss eine bereicherungsrechtliche

Rückabwicklung der Ersatzmauten gegeben sein, wenn im Einzelfall der Rechtstitel wegfällt. Wenn sich herausstellt, dass eine Ersatzmaut tatsächlich zu Unrecht bezahlt wurde, so soll nach wie vor die Möglichkeit bestehen, diese Ersatzmaut zurückzufordern. Eine generelle Verneinung der Möglichkeit der Rückforderung erachten wir aus rechtspolitischer Sicht als äußerst bedenklich. Wir sprechen uns daher klar gegen die Einführung dieser Bestimmung aus.

Allenfalls diskutierbar wäre als Alternative eine Beweislastumkehr zu Lasten des Mautschuldners.

#### 4. Ausschluss des Prinzips „Beraten statt strafen“ (§ 29 Abs. 3)

Auch gegen die Bestimmung, dass „auf Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 sowie § 32 Abs. 1 2. Satz der § 33a VStG nicht anzuwenden ist“, sprechen wir uns aus den folgenden Gründen aus: Die Verankerung des Grundsatzes „Beraten statt strafen“ im Verwaltungsstrafrecht erachten wir als eine positive zeitgemäße Weiterentwicklung, zumal er auch wesentlich dazu beiträgt, in angemessener Weise das Bewusstsein für Verwaltungsübertretungen zu schärfen. Es kann nicht sein, dass nun begonnen wird, in den jeweiligen Materien Gesetzen genau diesen Grundsatz wieder auszuschließen. Wir sehen hier die Gefahr einer Signalwirkung und befürchten, dass auch in anderen Materien Gesetzen das Prinzip „Beraten statt strafen“ ausgeschlossen wird. Ein Ausschluss dieses Grundsatzes würde den Weg zurück in die Steinzeit des Verwaltungsstrafrechts bedeuten, weswegen wir ihn dezidiert ablehnen.

#### Aus Anlass der Novellierung des BStMG ersuchen wir außerdem um die Berücksichtigung folgender weiterer wichtiger Forderungen:

##### 1. Streichung der im BStMG verankerten Verpflichtung zur jährlichen Inflationsanpassung, insbesondere im Bereich der fahrleistungsabhängigen Maut

Sollte das BMVIT das Prinzip der Valorisierung als automatische Abgeltung der jährlichen Teuerung nicht antasten, muss sichergestellt werden, dass nur jene Kostenelemente, die einer tatsächlichen Teuerung unterliegen (wie Personalkosten, Sachaufwand u.Ä.), für die Berechnung bzw. Valorisierung herangezogen werden und nicht das gesamte Volumen der Mauteinnahmen.

Wenn die jährliche Valorisierung bestehen bleibt, muss zudem sichergestellt werden, dass die Verlautbarung der Tarife - wie politisch vereinbart - bereits im Sommer erfolgt. Man sollte aus unserer Sicht eine ganz konkrete „Deadline“ in § 9 Abs. 13 vorgeben, um die späte Verlautbarung der Tarife, die unsere Unternehmen vor enorme Probleme in ihren Tarifverhandlungen stellen, in Zukunft tatsächlich zu verhindern. Um die Problematik zu verdeutlichen, verweisen wir auf eine von uns erstellte Übersicht über die Verlautbarungstermine der Mauttarifverordnungen der vergangenen Jahre:

Mauttarifverordnung	Ausgegeben am:	Inkrafttreten am:
2017 (BGBl. II 328/2017)	28. November 2017	1. Jänner 2018
2016 (BGBl. II 265/2016)	22. September 2016	1. Jänner 2017
2015 (BGBl. II 452/2015)	22. Dezember 2015	1. Jänner 2016
2014 (BGBl. II 350/2014)	15. Dezember 2014	1. Jänner 2015
2013 (BGBl. II 460/2013)	17. Dezember 2013	1. Jänner 2014
2012 (BGBl. II 395/2012)	30. November 2012	1. Jänner 2013
2011 (BGBl. II 436/2011)	21. Dezember 2011	1. Jänner 2012
2010 (BGBl. II 417/2010)	14. Dezember 2010	1. Jänner 2011

Quelle: Eigene Darstellung

## **2. Eigene, vom LKW abgekoppelte Mauttarifkategorie insbesondere für Autobusse**

Zum wiederholten Male erheben wir die Forderung nach einer eigenen Mautkategorie insbesondere für Autobusse, die uns angesichts der aktuellen Herausforderungen der Erreichung der Klimaziele aktueller denn je erscheint. Die Unterstützung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels auch über die Tarifierung der Mauten würde einen wichtigen Beitrag zur Attraktivierung des Verkehrsträgers und zur Verringerung des Individualverkehrs leisten.

## **3. Externe Kosten - Lärm**

Wir wiederholen unsere auch in den vergangenen Jahren geäußerte Kritik, dass die Lärmkosten in den Mauttarifen doppelt enthalten sind, nämlich zum einen im Rahmen der Infrastrukturkosten und zum anderen im Rahmen der externen Kosten. Wir forderten daher auch bereits in unserer Stellungnahme zur Mauttarif-Verordnung 2018 angesichts des Ausbauszustandes an Lärmschutzmaßnahmen eine zumindest 50%ige Reduktion dieser Tarifsätze. Immerhin sind mehr als 50% des ASFINAG-Straßennetzes bereits mit Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet.

## **4. Verwendung der Einnahmen aus externen Kosten für Fahrzeugförderungen und Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen**

Der neben dem „Ökologisierungsbonus“ für Euro 6-Fahrzeuge vereinbarte zweite Teil der Verwendung der Mittel aus externen Kosten z.B. für die Förderung von Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen ist seit Beginn der Einhebung ausständig, obwohl er auch Teil der Vereinbarung zwischen BMVIT und WKÖ ist. Derzeit finden allerdings entsprechende konstruktive Gespräche statt; es ist aber jedenfalls sicherzustellen, dass die Mittel für Fördermaßnahmen ehestmöglich abrufbar sind.

## **5. Transparente Berechnung der Maut**

Damit die Mauthöhe nachweislich den tatsächlichen Kosten für die Straßenbenützung entspricht, muss eine transparente Berechnung des Infrastrukturanteils („Open Book Kalkulation“) der Maut eingeführt werden. Außerdem fordern wir aktualisierte Berechnungsgrundlagen für Wegekosten und Maut, die wie in Deutschland öffentlich zugänglich sind.

Der LKW- und Bus-Verkehr in Österreich ist EU-weit mit den höchsten Steuern und Abgaben belastet und dies zu einem großen Teil durch die Maut. Die Prognos-Studie zur „Überprüfung der Mauttarife auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen 2018“ weist nach, dass die österreichischen LKW- und Bus-Mauttarife um rund 25 Prozent zu hoch sind. Kumuliert betrachtet haben Benützer von LKW und Bussen von 2008 bis 2016 um mehr als 800 Millionen Euro zu viel bezahlt. Umso unbefriedigender ist in diesem Zusammenhang, dass die entsprechenden Berechnungsgrundlagen zum österreichischen Mautsystem nicht zugänglich gemacht werden und somit die ganze Berechnung äußerst intransparent scheint.

## **6. Sondermaturen gemäß § 9 Abs. 6a BStMG**

Das BStMG erlaubt auf bestimmten Mautabschnitten, deren Herstellung, Erweiterung sowie bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, Tarife festzusetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund der Berechnungsmodalitäten der EU-Wegekostenrichtlinie ergeben. Wengleich eine Differenzierung der Mauttarife entsprechend den jeweiligen Infrastrukturkosten nicht grundsätzlich abgelehnt wird, erachten wir die konkrete Umsetzung als sehr fragwürdig. Die Tarife der Brennerautobahn liegen deutlich über den Sondermaturen auf anderen Autobahnen, wobei die Unterschiede nicht durch die jeweiligen Infrastrukturkosten erklärt werden können. Die verordneten Tarife sind wohl eher

verkehrspolitischen Überlegungen zuzurechnen und finden so unseres Erachtens keine Deckung in der EU-Wegekostenrichtlinie.

#### **7. Zusatzmaut gemäß § 9 Abs. 6 BStMG**

Artikel 7f. der derzeit geltenden EU-Wegekostenrichtlinie erlaubt unter besonderen Voraussetzungen die Einhebung von Zusatzmaturen, was durch § 9 Abs. 6 BStMG umgesetzt wurde. Durch die Zusatzmaut im Unterinntal entsteht der Tiroler Wirtschaft jedoch ein inakzeptabler Wettbewerbsnachteil, weswegen sie aufgehoben werden sollte.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer  
Präsident

Karlheinz Kopf  
Generalsekretär