

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird
(GZ.: BMVIT-323.540/0003-I/K2/2019)**

Zusammenfassung

Mehr als ein Jahr nach Einführung der digitalen Vignette fällt die Bilanz weitgehend positiv aus. Dennoch zeigen hunderte Beschwerden in der Rechtsberatung des ÖAMTC und bei anderen Verbrauchereinrichtungen Österreichs, dass es durchaus Verbesserungspotential gibt.

So kommt es immer wieder zu Problemen und Ersatzmautvorschreibungen, weil BesitzerInnen digitaler Vignetten nach einer Übersiedlung das geänderte Kennzeichen nicht sofort an die ASFINAG melden bzw. eine Umregistrierung vornehmen. Vielfach ist ihnen diese Verpflichtung gar nicht bewusst.

Ähnliches gilt für den Fall, dass es im Zuge eines Fahrzeugwechsels zu einer Änderung des Kennzeichens kommt. In diesem Fall wäre laut – umstrittener Rechtsansicht – der ASFINAG sogar eine neue Jahresvignette zu erwerben.

Beide Fälle wären kostengünstig zu lösen, wenn die FahrzeugbesitzerInnen von der Zulassungsstelle im Zuge von Ab-, Um- oder Anmeldevorgängen auf diese Notwendigkeiten im Fall des Bestehens einer digitalen Vignette aufmerksam gemacht würden.

Noch besser wäre eine § 13 Abs 4 nachgebildete Lösung, wonach bei einer Änderung des zugewiesenen Kennzeichens die Gemeinschaftseinrichtung (bzw. die Zulassungsstelle) auf Antrag die Information über diese Änderung an die ASFINAG zur Umregistrierung der digitalen Vignette übermittelt.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund dieser ungelösten Probleme ist eine Bestimmung, welche die Rückerstattung bezahlter Ersatzmauten und damit eine Kulanzmöglichkeit in Härtefällen radikal ausschließen soll, gänzlich abzulehnen.

Zu den einzelnen Bestimmungen

§ 19 Abs. 2

Am Beginn des zweiten Satzes sollte es grammatikalisch und inhaltlich richtigerweise „Der Aufforderung wird entsprochen...“ anstatt „Der Ersatzmaut wird entsprochen...“ heißen.

Z 13, § 20 Abs. 6 neu – keine Rückerstattung von Ersatzmauten

Die vorgeschlagene Bestimmung wird in dieser Form abgelehnt.

Zum einen kann ein genereller Ausschluss der Rückforderung bereits bezahlter Ersatzmauten wohl nicht gemeint sein. Da es sich bei irrtümlich, zu unrecht oder zu spät einbezahlten Ersatzmautbeträgen um die Bezahlung einer Nichtschuld handelt, müssen diese sehr wohl rückforderbar sein.

Zum anderen würde damit der ASFINAG jede Möglichkeit entzogen, in Härtefällen Kulanz walten zu lassen. Als Beispiel seien hier insbesondere Problem im Zusammenhang mit der digitalen Vignette genannt (Tippfehler, verspätete Meldung einer Kennzeichenänderung, etc), durch welche es zu Mehrfachübertretungen kommt, was den Tätern jedoch erst durch die (mit mehrwöchiger Verspätung eintreffenden) Ersatzmautforderungen bewusst wird.

Daher ist diese Bestimmung abzulehnen.

Ergänzende Vorschläge zur digitalen Vignette

§ 11 Abs 5 – Unbrauchbarwerden der digitalen Jahresvignette, Umregistrierung

Mit der Formulierung „*Wird eine digitale Jahresvignette infolge Diebstahls des Fahrzeuges, Verlegung des dauernden Standorts in den örtlichen Wirkungsbereich einer anderen Behörde oder aus vergleichbaren Gründen unbrauchbar, so ist der Zulassungsbesitzer berechtigt, die Umregistrierung der digitalen Jahresvignette auf das ihm neu zugewiesene Kennzeichen zu beantragen.*“ brachte der Gesetzgeber zum Ausdruck, dass es sich hier um keine abschließende Aufzählung handelt. Daher wurde auch umgehend der hier nicht namentlich genannte Fall der Neuzuweisung eines Kennzeichens aufgrund einer Bezirkszusammenlegung subsummiert und einer praxisnahen, kundengerechten Lösung zugeführt. Gleiches geschah hinsichtlich der Kennzeichenänderung nach Gültigkeitsbeginn der Vignette, um Tippfehler beim Erwerb der digitalen Vignette zu korrigieren.

Bei einer anderen, ähnlich gelagerten Konstellation scheint bislang eine Scheu seitens der befassen Stellen zu bestehen, diese als „vergleichbaren Grund“ zu beurteilen: Kommt es infolge Verzicht oder Ablauf eines Wunschkennzeichens zu einer Kennzeichenänderung, besteht die ASFINAG derzeit auf dem Neuerwerb einer weiteren Jahresvignette, obwohl Fahrzeug und Zulassungsbesitzer unverändert bleiben und das bisherige Kennzeichen erloschen ist.

Aus den genannten Gründen und um eine einheitliche Vollziehung zu gewährleisten, sollten die hier aufgezählten Fälle in § 11 Abs 5 namentlich genannt werden.

Es stellt sich die Frage, auf Basis welcher Rechtsgrundlage die ASFINAG für den Fall, dass es im Zuge eines Fahrzeugwechsels zu einer Änderung des Kennzeichens kommt, auf den Erwerb einer neuen Jahresvignette besteht, anstatt eine Umregistrierung auf das neue Kennzeichen vorzunehmen. Bei gleichbleibendem Kennzeichen werden diese Zusatzkosten nicht auslöst, weshalb die von der ASFINAG vielfach zitierte „Gleichbehandlung mit der Klebevignette“ wohl nicht der Grund sein kann. Eine Umregistrierung müsste immer möglich sein, da die Mautgebühr für ein Fahrzeug und ein Jahr im Voraus entrichtet wurde. Für die doppelte Verrechnung dieses privaten Nutzungsentgelts gibt es keine zivilrechtliche Grundlage.

Da die ursprünglich vorgesehene Information der FahrzeugbesitzerInnen über Notwendigkeiten und Verpflichtungen im Zusammenhang mit digitalen Vignetten durch die Zulassungsstelle in der Praxis nicht funktioniert, kam und kommt es zu vielen unnötigen Bestrafungen. Um dies und unnötigen Verwaltungsaufwand in Zukunft zu vermeiden, schlägt der ÖAMTC vor, Kennzeichenänderungen direkt durch die Zulassungsstelle an die Vignettenevidenz melden zu lassen. Damit könnte auch ein mögliches Manipulationsrisiko ausgeschlossen und der Prüfungsaufwand durch die ASFINAG erheblich reduziert werden.

Ergänzende Vorschläge zur Mautpflicht allgemein

§§ 6 und 10 – Mautpflicht für Wohnmobile und historische Kraftfahrzeuge

Artikel 7 Abs 4a der Wegekostenrichtlinie gestattet den Mitgliedstaaten nicht nur eine Ermäßigung, sondern sogar die Befreiung von jeglicher Maut- und/oder Benützungsggebühr. Voraussetzung dafür ist, dass die betroffenen Fahrzeuge (mit einem 3,5 t übersteigenden zulässigen Gesamtgewicht) von der Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von Kontrollgeräten

gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 ausgenommen sind.

Der ÖAMTC fordert daher die Befreiung von Wohnmobilen und historischen Kraftfahrzeugen mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht von der Lkw-Maut und stattdessen eine Vignettenpflicht für die betroffenen Fahrzeuge.

Der ÖAMTC sieht sich seit Jahren mit Beschwerden aus dem In- und Ausland von Besitzern von Kraftfahrzeugen mit etwas mehr als 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, nämlich insbesondere Besitzern „schwerer Wohnmobile“ konfrontiert, die sich durch die Pflicht zur Entrichtung der Streckenmaut gegenüber Lenkern von Fahrzeugen, die über ein geringfügig niedrigeres höchstzulässiges Gesamtgewicht verfügen, grob benachteiligt fühlen. Begründet wird diese Forderung vor allem damit, dass eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung zu Fahrzeugen mit geringfügig niedrigerem Gesamtgewicht und Anhängergespanssen besteht, die nicht der Güterbeförderungen dienen:

Gespansse von Zugfahrzeugen mit geringerem höchstzulässigem Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen fallen selbst dann unter die zeitabhängige Maut, wenn mit diesen Fahrzeugen ein „schwerer Anhänger“ gezogen wird, während Kraftfahrzeuge, die über ein unerheblich höheres höchstzulässiges, mitunter aber sogar deutlich niedrigeres Eigengewicht als die oben genannten Zugfahrzeuge verfügen, in die fahrleistungsabhängige Mautpflicht fallen.

Diese Ungleichbehandlung sollte – schon im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes - durch Einbeziehung der oben genannten Fahrzeuge, die nicht der Güterbeförderung dienen und deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 5 Tonnen nicht übersteigt, in die zeitabhängige Maut bereinigt werden, um zu vermeiden, dass diese Fahrzeuge (weiterhin) das niederrangige Straßennetz benützen. Da diese Fahrzeuge nicht der Güterbeförderung dienen, sind sie nämlich hierzu – im Gegensatz zu Lkw mit vergleichbaren Gewichtsdaten – berechtigt.

Außerdem wäre damit auch das Problem des in vielen Fällen nicht leicht zu erbringenden Nachweises der EURO-Emissionsklasse dieser Fahrzeuge gelöst.

Die vorgeschlagene Grenze von 5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht orientiert sich an den kraftfahrrechtlichen Grenzen für Kraftwagen zur Personenbeförderung der Klasse M2.

§§ 10 Abs 1, 12 Abs 2 – Mautpflicht, Vignettenpreise, Kategorien, Begriffsbestimmungen

Der ÖAMTC plädiert für die Übernahme der Begriffsbestimmungen des KFG zur Unterscheidung, in welche Vignettenkategorie ein Fahrzeug fallen soll. Anstelle der Differenzierung nach einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen sollte die Unterteilung in Kraftwagen (§ 2 Abs 1 Z 3 KFG; mehrspurige Kraftfahrzeuge) und Krafträder (§ 2 Abs 1 Z 4; Kraftfahrzeuge mit zwei oder drei Rädern, mit/ohne Doppelrad) vorgenommen werden. Dies würde nicht nur eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Diktion mit sich bringen sondern auch praktische Probleme und Ungleichbehandlungen beseitigen. So könnte auch die unglückliche Praxis abgestellt werden, dass als Leichtmotorrad (Klasse L3e) typisierte Krafträder, die vorne über zwei eng nebeneinander liegende Räder verfügen, eine Pkw-Vignette benötigen.

§ 15 Abs 2 – Rücktrittsrecht

Wenngleich die Wahrung der Verbraucherrechte im Fernabsatz begrüßenswert ist, zeigt sich hier wie Konsumentenschutzbestimmungen mitunter zum Nachteil der Betroffenen reichen können. Durch die gemeinschaftsrechtlich vorgeschriebene Rücktrittsfrist verliert die digitale Kurzzeitvignette praktisch ihren Anwendungsbereich und ihre Attraktivität, da ein spontaner, kurzfristiger Kauf verunmöglicht wird. Auch für Reisende aus dem Ausland wird der Erwerb der digitalen Vignette dadurch verkompliziert.

Daher appelliert der ÖAMTC an die betroffenen Ministerien, sich auf EU-Ebene für eine Anpassung der RL 2011/83/EU über die Rechte der Verbraucher in dem Sinne einzusetzen, dass im Fernabsatz geschlossene Verträge über Mautabgaben solchen über die Beförderung von Personen gleichgestellt werden. Da dies kein rein österreichisches Problem ist, ist mit Unterstützung dieses Vorhabens durch andere Länder mit elektronischen Mautsystemen zu rechnen.



Mag.^a Ursula Zelenka
ÖAMTC – K&M;
Wien, im Februar 2019