

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

In den §§ 7,8a bis 8d, 15 Abs. 1 Z 5, 30a und 30b erfolgt die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union, ABl. Nr. L 91 vom 29.03.2019 S. 45 (EETS-Richtlinie). Diese Richtlinie sieht im Wesentlichen analog zur Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, ABl. Nr. L 68 vom 13.03.2015 S. 9 (CBE-Richtlinie) im Falle der Nichtzahlung von Mauten innerhalb der Europäischen Union einerseits den grenzüberschreitenden automationsunterstützten Informationsaustausch über die Daten von Zulassungsbesitzern, für deren Fahrzeuge eine Nichtentrichtung der Maut festgestellt wurde, im Wege von in den EU-Mitgliedstaaten einzurichtenden nationalen Kontaktstellen (§ 30a) vor und ermöglicht andererseits grenzüberschreitende Aufforderungen zur Zahlung der Ersatzmaut und die grenzüberschreitende Ahndung von Mautprellerei im Wege von Informationsschreibern (§ 30b).

In der Strafbestimmung des § 20 Abs. 3 erfolgt einerseits eine redaktionelle Richtigstellung und andererseits eine Klarstellung über das Tatbestandsmerkmal der Verursachung der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung fahrleistungsabhängiger Maut für die Benützung von Mautstrecken.

In § 24 Abs. 2 wird eine Änderung der Regelung über die Widmung von Strafgeldern im Zusammenhang mit der Übermittlung von Informationsschreibern vorgesehen.

Mit der Bestimmung des § 26a wird der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) im Zusammenhang mit Delikten der Mautprellerei das Recht der Erhebung der Revision an den Verwaltungsgerichtshof eingeräumt.

In § 29 Abs. 3 wird der durch Anonymverfügungen vorzuschreibende Strafbetrag gesetzlich in der Höhe des in § 20 vorgesehenen Mindeststrafbetrages festgelegt.

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) und Art. 11 Abs. 2 zweiter Halbsatz B-VG.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (Inhaltsverzeichnis zum BStMG):

Die Einführung neuer Paragraphen und die Neufassung von Überschriften machen eine entsprechende Änderung des Inhaltsverzeichnisses erforderlich.

Zu Z 2 bis 4 (§ 7 Abs. 3 bis 5 BStMG):

Die vorliegende Novelle dient insbesondere der Umsetzung der EETS-Richtlinie, die Bestimmungen aus der bisher für die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme maßgeblichen Richtlinie 2004/52/EG in überarbeiteter Form übernimmt. In diesem Zusammenhang werden auch Elemente aus der Entscheidung 2009/750/EG in die EETS-Richtlinie aufgenommen.

Der Anwendungsbereich der EETS-Richtlinie umfasst unter Beachtung der in Artikel 1 Abs. 2 angeführten Ausnahmen künftig nicht mehr nur elektronische Mautsysteme, in denen die automatische Mauterhebung zwingend unter Nutzung eines Fahrzeuggerätes erfolgt, sondern auch solche elektronischen Mautsysteme, in denen die Mauterhebung ausschließlich mit einem System der automatischen Kennzeichenerfassung ohne Fahrzeuggeräte abgewickelt wird. Diese Erweiterung des Anwendungsbereichs ist für Österreich vorerst ohne Auswirkung, da im elektronischen Mautsystem der ASFINAG für Fahrzeuge über 3,5 t hzG ohnehin Fahrzeuggeräte zwingend eingesetzt werden und darüber hinaus derzeit kein weiteres (ausschließlich) elektronisches Mautsystem im Einsatz ist.

§ 7 Abs. 3 sieht vor, dass die ASFINAG als Mauterheberin auch weiterhin ein elektronisches Mautsystem unter Verwendung von Fahrzeuggeräten einsetzt, das eine der nunmehr in Artikel 3 der EETS-Richtlinie angeführten Technologien a) Satellitenortung, b) Mobilfunk oder c) Mikrowellentechnik (5,8 GHz) nutzt. Gemäß § 7 Abs. 3 gebührt EETS-Anbietern (EETS = Europäischer Elektronischer Mautdienst) nach

Maßgabe des Artikel 7 der EETS-Richtlinie künftig ausdrücklich eine angemessene Vergütung ihrer Dienste durch den Mauterheber.

Da Regelungen aus der Entscheidung (EU) 2009/750 in die EETS-Richtlinie übernommen wurden, sind in § 7 Abs. 4 die Verweise anzupassen. Die näheren Bestimmungen über den Einsatz von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut sowie über den EETS nach Maßgabe der Artikel 5 bis 8, 10, 13, 14 Abs. 1, 15 Abs. 1 und 2, 17 der EETS-Richtlinie sind nach § 7 Abs. 4 in der Mautordnung zu treffen. Diese Bestimmungen umfassen insbesondere Festlegungen für die operative Abwicklung des EETS zwischen der ASFINAG und im Mautsystem der ASFINAG zugelassenen EETS-Anbietern (u.a. technische Schnittstellen, technische Anforderungen an das Fahrzeuggerät des EETS-Anbieters, Rechte und Pflichten des Mauterhebers, der EETS-Anbieter sowie der EETS-Nutzer, Zusammenarbeit und Mitwirkungspflichten bei mutmaßlichen Verwaltungsübertretungen durch EETS-Nutzer, Vorgaben für die Zulassung von EETS-Anbietern und deren Fahrzeuggeräte).

Die dabei gemäß § 7 Abs. 3 vom Mauterheber festzulegenden sogenannten Vorgaben für EETS-Anbieter im Sinne des Artikel 6 Abs. 2 der EETS-Richtlinie sollen unter Berücksichtigung der in Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/750/EG, ABl. Nr. L 43 vom 17.02.2020 S. 49, erstellt werden.

Die bisher in Artikel 8 der Entscheidung (EU) 2009/750 angeführten Bestimmungen zur Buchführung und zur Vermeidung von Quersubventionen richteten sich bisher ausschließlich an Stellen, die als registrierte EETS-Anbieter Mautdienste bereitstellten und darüber hinaus weitere Tätigkeiten, etwa als Mauterheber, ausführten. Künftig treffen die nunmehr in Artikel 9 der EETS-Richtlinie angeführten Bestimmungen zur Buchführung und zur Vermeidung von Quersubventionen aber nicht mehr nur registrierte EETS-Anbieter, sondern all jene Stellen, die unabhängig von einer allfälligen Registrierung als EETS-Anbieter einen Mautdienst im Sinne des Artikel 2 Z 1 der EETS-Richtlinie bereitstellen und darüber hinaus auch andere Tätigkeiten, etwa als Mauterheber, ausführen. Da sich der bisher maßgebliche Artikel 8 der Entscheidung (EU) 2009/750 ausdrücklich nur auf Stellen bezog, die als registrierter EETS-Anbieter fungierten, erfolgte die nationale Umsetzung dieser Bestimmung bisher in § 8a Abs. 4. Dieser Absatz entfällt nunmehr und wird durch den neuen § 7 Abs. 5 ersetzt. Die ASFINAG wird künftig vom neuen § 7 Abs. 5 erfasst, wenn sie weiterhin im Rahmen des elektronischen Mautsystems für Fahrzeuge über 3,5 t hzG nicht nur als Mauterheber fungiert, sondern auch Mautdienste (z.B. durch Bereitstellung von Fahrzeuggeräten) im Sinne des Artikel 2 Z 1 der EETS-Richtlinie erfüllt.

Zu Z 5 und 6 (§§ 8a und 8b BStMG):

Durch die Überarbeitung der Überschrift des § 8a wird klargestellt, dass sich diese Bestimmung auf die Registrierung von Unternehmen mit Sitz, Hauptverwaltung oder Hauptniederlassung in Österreich als EETS-Anbieter bezieht. Damit richtet sich § 8a nicht an ausländische EETS-Anbieter, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat registriert wurden und den EETS in Österreich lediglich im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit anbieten.

Durch den Verweis auf Artikel 5 Abs. 1 der EETS-Richtlinie wird die bisher gemäß der Entscheidung (EU) 2009/750 für die Aufrechterhaltung der Registrierung als EETS-Anbieter geltende Maßgabe, dass EETS-Anbieter innerhalb von 24 Monaten nach ihrer Registrierung Verträge zur Abdeckung sämtlicher EETS-Gebiete in der EU abschließen müssen, durch die Maßgabe ersetzt, künftig innerhalb von 36 Monaten nach Registrierung Verträge über sämtliche EETS-Gebiete auf den Hoheitsgebieten von zumindest vier Mitgliedstaaten abzuschließen. Da der EETS als marktgestützter Dienst verstanden werden soll, sollen EETS-Anbieter nämlich nicht mehr weiter verpflichtet sein, ihre Dienste zwingend in der gesamten EU anbieten zu müssen. Im Interesse der Nutzer sollen EETS-Anbieter jedoch stets sämtliche EETS-Gebiete innerhalb eines EU-Mitgliedstaats, in dem sie ihre Dienste anbieten wollen, abdecken. Ein EETS-Gebiet ist dabei im Sinne des Artikel 2 Abs. 8 der EETS-Richtlinie eine Straße, ein Straßennetz oder eine Brücke, ein Tunnel oder Fähren, für die die Maut über ein elektronisches Mautsystem erhoben wird.

In §§ 8a und 8b werden zudem redaktionelle Anpassungen vorgenommen, die sich aufgrund der Aufnahme der maßgeblichen Bestimmungen über die Registrierung von EETS-Anbietern aus der Entscheidung 2009/750 in die EETS-Richtlinie ergeben. Darüber hinaus wird für den Fall, dass in Österreich registrierte EETS-Anbieter die in § 8a Abs. 2 angeführten notwendigen Voraussetzungen zur Aufrechterhaltung der Registrierung als EETS-Anbieter nicht mehr weiter erfüllen können, die Möglichkeit vorgesehen, vor Aberkennung der Registrierung eine angemessene Nachfrist zu setzen. Die Setzung einer geeigneten Nachfrist scheint etwa insbesondere dann geboten, wenn die Verpflichtung, EETS-Verträge über sämtliche EETS-Gebiete auf den Hoheitsgebieten von mindestens vier

Mitgliedstaaten abzuschließen, unter nachvollziehbarer Begründung durch den EETS-Anbieter lediglich vorübergehend nicht eingehalten werden kann.

Schließlich sieht § 8b nun ergänzend vor, dass im von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Internet zu führenden Register künftig auch die wesentlichen Schlussfolgerungen der gemäß § 8a Abs. 3 durchgeführten Audits verzeichnet sein sollen.

Zu Z 7 bis 9 (§ 8c Abs. 1 und 7 sowie § 8d):

Nachdem EETS-Anbietern gemäß § 7 Abs. 3 künftig ausdrücklich eine angemessene Vergütung ihrer Dienste durch den Mauterheber gebührt, wird in § 8c Abs. 1 klargestellt, dass die Schienen-Control GmbH als Vermittlungsstelle künftig bei Streitigkeiten des Mautgläubigers und eines EETS-Anbieters aus einem zwischen ihnen bestehenden Vertrags- oder Vertragsverhandlungsverhältnis, insbesondere auch prüfen kann, ob die Höhe der Vergütung den in Artikel 7 der EETS-Richtlinie niedergelegten Grundsätzen entspricht. Bei der Änderung in Abs. 7 handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung an die Diktion der EETS-Richtlinie.

Neu eingefügt wird § 8d über benannte Stellen zur Umsetzung des Artikel 19 der EETS-Richtlinie. Konformitätsbewertungsstellen, die zur Durchführung von Verfahren zur Beurteilung der Konformität oder der Gebrauchsfähigkeit der Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 15 Abs. 7 der EETS-Richtlinie befugt sind, sollen von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf Antrag durch Bescheid der Europäischen Kommission notifiziert werden. Für die Notifizierung soll ein aufrechter Akkreditierungsbescheid der „Akkreditierung Austria“ oder eines entsprechenden Dokumentes einer anderen nationalen Akkreditierungsstelle gemäß Artikel 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) 765/2008 erforderlich sein. Dieses Dokument bzw. der Akkreditierungsbescheid muss bescheinigen, dass die Mindesteignungskriterien für benannte Stellen gemäß Artikel 19 Abs. 5 der EETS-Richtlinie und damit insbesondere Anhang III der delegierten Verordnung (EU) 2020/203 der Kommission über die Klassifizierung von Fahrzeugen, Pflichten der Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes, Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten und Mindesteignungskriterien für benannte Stellen, ABl. Nr. L 43 vom 17.02.2020 S. 41, eingehalten werden.

Zu Z 10 (§ 13 BStMG):

Es erfolgt eine Angleichung der Diktion an jene der §§ 16a, 19 und 19a.

Zu Z 11 (§ 15 Abs. 1 Z 5 BStMG):

Die Regelungen des § 15 Abs. 1 über Pflichtinhalte der von der ASFINAG zu erlassenden Mautordnung werden im Sinne des § 30b Abs. 6 mit dem Muster der von der Gesellschaft zu übermittelnden Informationsschreiben ergänzt.

Zu Z 12, 14 und 17 (§ 16a Abs. 2 Z 5 und Abs. 3 Z 4 sowie § 19a Abs. 2 BStMG):

Es wird klargestellt, dass die ASFINAG Daten über den Verdacht der Mautprellerei so lange speichern und verarbeiten darf, bis geklärt ist, ob erwiesenermaßen ein Fall der Mautprellerei vorliegt. Eine Verfolgung von Fällen, bei denen der Verdacht auf Mautprellerei vorliegt, wäre sonst nicht möglich. Eine Pflicht zur unverzüglichen Löschung von Daten über den Verdacht der Mautprellerei (insbesondere von erhobenen Bilddaten) besteht dann, wenn feststeht, dass die Maut erwiesenermaßen ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Zu Z 13, 15, 16 und 19 (§ 16a Abs. 2 Z 7, Abs. 3 Z 6 und Abs. 4 sowie § 19a Abs. 4 BStMG):

Der Katalog der Daten, die die ASFINAG im Anwendungsbereich der fahrleistungs- und zeitabhängigen Maut schon bislang verarbeiten darf, wird redaktionell um die fahrzeugbezogenen Daten ergänzt, die die Gesellschaft auf Grund von Anfragen beim Bundesminister für Inneres aus der zentralen Zulassungsevidenz erlangt. Zusätzlich wird im Zusammenhang mit Datenabrufen bei der Nationalen Kontaktstelle (§ 30a Abs. 2) auch eine Berechtigung zur Verarbeitung dadurch erlangter Daten vorgesehen.

Die Regelung über die Löschungsfrist von Daten, die auf Grund von Datenabrufen bei der Nationalen Kontaktstelle (§ 30a Abs. 2) erlangt werden, entspricht jener des § 19a Abs. 4 für die im Wege der automatischen Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht gewonnenen Bilddaten, Kennzeichen- und Kontrolldaten. Die Lösungsverpflichtung soll nunmehr sowohl gemäß § 16a Abs. 4 als auch gemäß § 19a Abs. 4 auch dann nicht greifen, solange Verfahren zur Vollstreckung der Verwaltungsstrafe anhängig sind.

Zu Z 18 (§ 19a Abs. 3 BStMG):

Mit der Novelle BGBl. I Nr. 45/2019 wurde in § 19a Abs. 3 zur Vermeidung von Mehrfachaufwänden im Rahmen manueller Nachbearbeitungen von Verdachtsfällen sowie zur Datenminimierung im Sinne der Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG, ABl.Nr.L 119 vom 04.05.2016 S. 1 (DSGVO) eine Speicherung von aus der automatischen Überwachung gewonnenen Daten bei Fahrzeugen im Mautsystem der ASFINAG vorgesehen, bei denen nicht eindeutig erkennbar ist, welcher Art der Mautentrichtung sie unterliegen. Damit wird verhindert, dass wegen fehlender äußerer Unterscheidungsmerkmale etwa kleinere LKW, die ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von über oder unter 3,5 Tonnen aufweisen können und somit entweder der zeitabhängigen Maut (Mautentrichtung durch Vignette) oder der fahrleistungsabhängigen Maut (Mautentrichtung durch zugelassene Geräte, „On-Board Unit“) unterliegen, im Rahmen der automatischen Überwachung wiederkehrend und systembedingt als potentielle Mautpreller gespeichert werden und somit einer manuellen Nachbearbeitung zugeführt werden müssen (RV 562 BlgNR 26. GP S. 2). Zum gleichen Zweck sollen nunmehr auch Auskunftsdaten von Abrufen bei nationalen Kontaktstellen anderer EU-Mitgliedstaaten gemäß § 30a Abs. 2 pseudonymisiert im Mautsystem der Gesellschaft gespeichert werden dürfen.

Zu Z 20 (§ 20 Abs. 3 BStMG):

Mit der Novelle BGBl. I Nr. 45/2019 wurde in § 9 Abs. 11 neben Fahrzeugen mit EURO-Emissionsklassen auch für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe durch Erklärung des Zulassungsbesitzers vorgesehen. Es wurde aber nicht gleichzeitig die Strafbestimmung des § 20 Abs. 3 angepasst, wonach Zulassungsbesitzer eine Verwaltungsübertretung begehen, die den Nachweis über die Zuordnung eines Fahrzeuges zur erklärten EURO-Emissionsklasse nicht fristgerecht nachholen und dadurch die nicht ordnungsgemäße Entrichtung fahrleistungsabhängiger Maut für die Benützung von Mautstrecken verursachen. Nunmehr erfolgt die redaktionelle Richtigstellung.

Es wird zudem im Sinne der Erläuterungen zu dem mit der Novelle BGBl. I Nr. 99/2013 eingeführten Straftatbestand des § 20 Abs. 3 (RV 2298 BlgNR 24. GP S. 5), wonach mangels Mautverkürzung eine verwaltungsstrafrechtliche Sanktion eines unterlassenen Nachweises nicht geboten ist, wenn innerhalb der Nachweisfrist mit dem Fahrzeug keine Mautstrecken befahren wurden, klargestellt, dass das Tatbestandsmerkmal der Verursachung einer nicht ordnungsgemäßen Entrichtung fahrleistungsabhängiger Maut für die Benützung von Mautstrecken aufgrund der Regelungen des § 9 Abs. 11 zweiter und vierter Satz BStMG bereits durch die Benützung des Mautstreckennetzes während der Nachweisfrist erfüllt ist., und zwar auch dann, wenn die tatsächliche EURO-Emissionsklasse der erklärten EURO-Emissionsklasse entsprechen sollte.

Die Mautverkürzung besteht in der Differenz zwischen der Maut, die auf Grund der durch eine Erklärung des Zulassungsbesitzers bewirkten Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe für eine Fahrt auf dem Mautstreckennetz innerhalb der Nachweisfrist entrichtet wurde, und jener Maut, die auf Grund des rückwirkenden Erlöschens einer Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe bei Unterlassung des fristgerechten Nachweises geschuldet wurde (§ 9 Abs. 11 vierter Satz). Es handelt sich dabei um jene Maut, die für Fahrzeuge zu entrichten ist, für die kein Nachweis erfolgt. Diese Fahrzeuge sind jener Tarifgruppe zuzuordnen, für die der höchste Tarif festgesetzt wird (§ 9 Abs. 11 zweiter Satz).

Dies ändert nichts daran, dass sich der Zulassungsbesitzer nach § 20 Abs. 3 selbst dann, wenn mit seinem Fahrzeug innerhalb der Nachweisfrist mehrfach Mautstrecken befahren wurden, wegen Unterlassung des Nachweises nur einmal strafbar macht.

Zu Z 21 (§ 24 Abs. 2 BStMG):

Gemäß § 30b Abs. 1 hat die Behörde im Falle der Einleitung eines Verwaltungsstrafverfahrens vorerst dem Zulassungsbesitzer ein Informationsschreiben gemäß Artikel 24 der EETS-Richtlinie zu übermitteln, das gemäß § 30b Abs. 3 erster Satz als Anonymverfügung gilt. Gemäß § 24 Abs. 2 in der geltenden Fassung fließen aber den Ländern, die den Aufwand für die Bezirksverwaltungsbehörden als Verwaltungsstrafbehörden zu tragen haben, keine Strafgeder zu, wenn sie gemäß §§ 20 Abs. 1 oder 32 Abs. 1 zweiter Satz (Verwaltungsübertretungen der nicht ordnungsgemäß entrichteten zeitabhängigen Maut bzw. der Streckenmaut) eingehoben werden. Es wird daher vorgesehen, dass analog zur Regelung des Strafgeldanteils bei Delikten gemäß § 20 Abs. 2 und 3 ein Anteil in der Höhe von 20 vH der gemäß §§ 20 Abs. 1 und 32 Abs. 1 zweiter Satz eingehobenen Strafgeder in den Fällen der Vorschreibung von Geldstrafen gemäß § 30b Abs. 3 erster Satz den Ländern zufließen sollen.

Zu Z 22 (§ 26a BStMG):

Die Ahndung der Mautprellerei erfolgt im Wesentlichen im Rahmen des in § 19 BStMG vorgesehenen Ersatzmautsystems, das dem Tatverdächtigen ermöglicht, durch Entrichtung der Ersatzmaut die Strafbarkeit nachträglich wieder entfallen zu lassen und die Einleitung eines Verwaltungsstrafverfahrens zu verhindern. Die Handhabung des Ersatzmautsystems obliegt den von der ASFINAG bestimmten Mautaufsichtsorganen, hauptsächlich aber der ASFINAG selbst. Im Hinblick darauf wird der ASFINAG im Zusammenhang mit Delikten der Mautprellerei auf Grundlage des Art 133 Abs. 8 B-VG das Recht der Erhebung einer Revision an den Verwaltungsgerichtshof zur Durchsetzung des objektiven Mautrechts eingeräumt.

Vom Begriff „Entscheidung“ werden sowohl Erkenntnisse als auch Beschlüsse umfasst, insbesondere auch von den Verwaltungsgerichten erteilte Ermahnungen. Da in § 26 Abs. 1 Z 5 und Abs. 5 VwGG der Beginn der Revisionsfrist lediglich für den Fall geregelt ist, dass ein befugtes Organ zur Erhebung der Revision berechtigt ist, wird eine Bestimmung über den Beginn der Revisionsfrist vorgesehen.

Zu Z 23 und 24 (§ 29 BStMG):

Bislang war in § 29 Abs. 2 Z 2 für die Vorschreibung von Geldstrafen durch Anonymverfügung vorgesehen, dass durch Verordnung Geldstrafen bis zum Betrag von 600 € vorgesehen werden dürfen. Nunmehr soll im Zusammenhang mit den Bestimmungen des § 30b Abs. 1 über Informationsschreiben, die an Zulassungsbesitzer von Fahrzeugen, die nicht in Österreich zugelassen sind, zu übermitteln sind, und des § 30b Abs. 3, wonach Informationsschreiben als Anonymverfügungen gemäß § 49a VStG gelten, und zum Zwecke einer Vereinheitlichung der insbesondere ausländischen Zulassungsbesitzern vorgeschriebenen Geldstrafen gesetzlich vorgesehen werden, dass die Behörde durch Anonymverfügungen nur Geldstrafen in der Höhe von 300 € (Mindeststrafbetrag gemäß § 20) festsetzen darf.

Zu Z 25 bis 27 (§ 30 BStMG):

Es erfolgt neben einer Anpassung an die Diktion des § 47 Abs. 4 KFG 1967 und der §§ 16a, 19 und 19a auch – im Sinne der bisherigen Praxis – insofern eine Änderung der Frist für die Mitteilung von Daten durch den Bundesminister für Inneres, als nunmehr eine Übermittlung in Echtzeit vorgesehen ist. Die in § 30 Abs. 2 bisher vorgesehene Mitteilung von Name (Firma) und Anschrift des Zulassungsbesitzers wird analog zu § 47 Abs. 4 KFG auch auf fahrzeugbezogene Daten erweitert; die Mitteilung hat nicht nur für den Fall der Umregistrierung digitaler Jahresvignetten oder Streckenmautberechtigungen zu erfolgen, sondern auch im Fall der Registrierung digitaler Vignetten, wodurch sichergestellt werden kann, dass im Rahmen des Erwerbs einer digitale Vignette keine Registrierung eines Kennzeichens im Mautsystem der ASFINAG erfolgen kann, das noch keinem Fahrzeug zugewiesen wurde.

Zu Z 28 (§§ 30a und 30b BStMG):

Bisher ist bei im Wege der automatischen Überwachung festgestellten, begründeten Verdachtsfällen über die nicht ordnungsgemäße Entrichtung der zeit- oder fahrleistungsabhängigen Maut bzw. der Streckenmaut weder für die ASFINAG als zuständige Mauterheberin noch für die Behörde der Abruf von Zulassungsdaten in Fällen, die nicht in Österreich zugelassene Fahrzeuge betreffen, möglich.

Die EETS-Richtlinie sieht in dieser Hinsicht erstmalig einen grenzüberschreitenden Informationsaustausch zwischen den EU-Mitgliedstaaten in Fällen von nicht ordnungsgemäß entrichteter Maut vor. Nationale Kontaktstellen können künftig im Wege des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (EUCARIS) zum Zweck der Identifizierung des Fahrzeugs oder des Zulassungsbesitzers/Lenkers eines Fahrzeugs, für das der Verdacht der Nichtentrichtung der Maut besteht, Zulassungsdaten mit den nationalen Kontaktstellen der anderen EU-Mitgliedstaaten austauschen.

Die Regelungen der EETS-Richtlinie über den grenzüberschreitenden Informationsaustausch gelten nicht nur für Übertretungen im Rahmen von elektronischen Mautsystemen, sondern generell für Mautsysteme, seien sie fahrleistungs- oder zeitabhängig, elektronisch oder auf physischen Mautstationen beruhend. Zudem gelten diese Bestimmungen unabhängig von der rechtlichen Qualifikation der Mautpflicht im nationalen Recht.

In § 30a Abs. 1 wird festgelegt, dass die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Nationale Kontaktstelle für diesen Informationsaustausch im Sinne des Artikel 23 der EETS-Richtlinie fungiert. Der Bundesminister für Inneres ist bereits jetzt Betreiber der österreichischen EUCARIS-Anbindung, die in Umsetzung der CBE-Richtlinie in ähnlicher Weise zum Informationsaustausch mit anderen Mitgliedstaaten in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte genutzt wird. Diese bestehende technische Anbindung an das EUCARIS-System soll auch für den Zweck der Identifizierung von Zulassungsbesitzern und Fahrzeugen, bei denen der Verdacht der nicht ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut besteht, genutzt werden.

Da die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Nationalen Kontaktstelle berufen wird, ist sie für die diesbezüglichen, im Rahmen des EUCARIS-Systems erfolgenden Datenverarbeitungstätigkeiten auch datenschutzrechtlich verantwortlich (Artikel 4 Z 7 DSGVO). Dem Bundesminister für Inneres, welcher die österreichische EUCARIS-Anbindung technisch bereitstellt, kommt insoweit die Rolle eines datenschutzrechtlichen Auftragsverarbeiters (Artikel 4 Z 8 DSGVO) zu. Im Rahmen ihrer Funktion als Nationale Kontaktstelle ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auch dafür verantwortlich sicherzustellen, dass nur die in § 30a Abs. 2 und 3 angeführten Stellen (Behörden, ASFINAG bzw. ausländische Nationale Kontaktstellen) entsprechende Abfragen tätigen können und dass Datenabrufe nur zulässige Anfrage- und Auskunftsdaten betreffen. Ihre Verantwortung umfasst hingegen keine Prüfung der inhaltlichen Berechtigung für die jeweilige Abfrage im Einzelfall; eine derartige Prüfung liegt stets in der Verantwortung der abfragenden Stelle. Die datenschutzrechtliche Verantwortlichkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erstreckt sich auch nicht auf die der Verarbeitung im Rahmen des EUCARIS-Systems vor- und nachgelagerten Tätigkeiten, wie die zu einem Datenabruf über EUCARIS führende Verdachtsfallbearbeitung und die nach Erhalt der Daten erfolgende Einhebung der Ersatzmaut bzw. Verfolgung einer Verwaltungsübertretung; für die damit einhergehenden Datenverarbeitungstätigkeiten sind die ASFINAG bzw. die jeweiligen Behörden verantwortlich. Ebenso agiert der Bundesminister für Inneres hinsichtlich der Datenverarbeitungstätigkeiten im Rahmen des Betriebs der zentralen Zulassungsevidenz, woraus die Informationen für die Beantwortung von Datenabrufen der nationalen Kontaktstellen anderer EU-Mitgliedstaaten stammen, als datenschutzrechtlich Verantwortlicher. Diese aus den Verarbeitungstätigkeiten folgende datenschutzrechtliche Rollenverteilung wird der Klarheit halber im Gesetzestext abgebildet.

In einigen Mautsystemen von EU-Mitgliedstaaten erhält der ermittelte Zulassungsbesitzer bzw. Fahrzeuglenker die Möglichkeit, im Nachhinein die fällige Maut oder einen festgelegten Ersatzbetrag unmittelbar an die Stelle, die für die Erhebung der Maut zuständig ist, zu entrichten, bevor weitere administrative oder strafrechtliche Verfahren von den Behörden des jeweiligen EU-Mitgliedstaats eingeleitet werden. Um allen Straßenbenutzern ein effizientes Verfahren zu ähnlichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen, sieht die EETS-Richtlinie die Möglichkeit zur Bereitstellung von Zulassungsdaten auch für mauteinhebende Stellen vor, sofern ein ordnungsgemäßer Schutz der personenbezogenen Daten gewährleistet und durch die nachträgliche Zahlung der Maut bzw. eines Ersatzbetrages die begangene Übertretung im Nachhinein wieder gegenstandslos wird. Diesen Voraussetzungen für die Bereitstellung von Zulassungsdaten wird in Österreich entsprochen, da gemäß § 20 Abs. 5 Taten gemäß §§ 20 und 32 Abs. 1 zweiter Satz straflos werden, wenn der Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut entsprochen wird.

Aus diesen Gründen sollen gemäß § 30a Abs. 2 nicht nur die Behörden, sondern soll zunächst auch die ASFINAG bei einem Verdacht einer Verwaltungsübertretung gemäß §§ 20 und 32 Abs. 1 zweiter Satz, der auf automatischer Überwachung oder dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht, befugt sein, unter Angabe des vollständigen Kennzeichens des Fahrzeuges und ausschließlich unter Berücksichtigung der in § 30a Abs. 4 enthaltenen Vorgaben im Wege der Nationalen Kontaktstelle einen automationsunterstützten Datenabruf aus Fahrzeugzulassungsregistern anderer EU-Mitgliedstaaten zu veranlassen.

Gemäß § 30b Abs. 1 und 2 ist die ASFINAG in weiterer Folge befugt, dem ermittelten Zulassungsbesitzer ein Informationsschreiben gemäß Artikel 24 und 25 der EETS-Richtlinie zu übermitteln. Dieses Informationsschreiben soll gemäß § 30b Abs. 2 zugleich als Aufforderung zur Zahlung einer Ersatzmaut gemäß § 19 Abs. 4 gelten. Somit kann auch dem Zulassungsbesitzer eines nicht in Österreich zugelassenen Fahrzeuges, mit dem eine Verwaltungsübertretung begangen wurde, die Möglichkeit geboten werden, durch Zahlung der Ersatzmaut einen Strafaufhebungsgrund zu setzen. Sofern der Aufforderung zur Zahlung einer Ersatzmaut nicht Folge geleistet wird, wird die ASFINAG den Sachverhalt hingegen der Behörde zur Anzeige bringen.

Die Behörde hat dann ein weiteres Informationsschreiben auf Grundlage eines durch Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie festzulegenden Musters an den betreffenden Zulassungsbesitzer zu übermitteln, wobei die in § 30b Abs. 4 angeführten Inhalte angeführt sein müssen. Analog zur Regelung des § 84 KFG, die in Umsetzung der CBE-Richtlinie ergangen ist, soll ein Informationsschreiben im Sinne der EETS-Richtlinie auch als Anonymverfügung gemäß § 49a VStG gelten und soll mit ihm auch eine Lenkererhebung gemäß § 103 Abs. 2 KFG verbunden werden können. Im Hinblick auf die österreichischen Verfahrensvorschriften ermöglicht diese Lösung somit eine einfache, rasche und ökonomische Verfahrensabwicklung für die Behörden.

Im Sinne der Gleichbehandlung aller Delikte der Nichtentrichtung der Maut gilt das Informationsschreiben auch bei Delikten gemäß § 20 Abs. 3 als Anonymverfügung und wird es daher abweichend von § 49a Abs. 5 VStG nicht einer Person zugestellt, von der die Behörde mit Grund annehmen kann, dass sie oder ein für sie gemäß § 9 VStG verantwortliches Organ den Täter kennt oder leicht feststellen kann, sondern dem Zulassungsbesitzer als jener Person, die der Verwaltungsübertretung verdächtigt wird.

Die Informationsschreiben sowohl der ASFINAG als auch der Behörden sind gemäß § 30b Abs. 5 in der Sprache der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs, mit dem die Verwaltungsübertretung begangen wurde, zu verfassen. Damit soll auf die möglichen Sprachbarrieren für den Zulassungsbesitzer Rücksicht genommen werden. Gemäß § 30b Abs. 6 ist als Muster für die Informationsschreiben sowohl der ASFINAG als auch der Behörden das in Anhang II der EETS-Richtlinie vorgesehene Muster heranzuziehen, wobei es für österreichische Zwecke zu adaptieren sein wird. Die ASFINAG hat dabei in der Mautordnung ein Muster der von ihr zu übermittelnden Informationsschreiben vorzusehen. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat in einer Verordnung ein entsprechendes Muster für die von den Behörden zu übermittelnden Informationsschreiben festzulegen.

In § 30a Abs. 3 wird festgelegt, dass die Nationale Kontaktstelle im Sinne der Bestimmungen der EETS-Richtlinie den nationalen Kontaktstellen anderer EU-Mitgliedstaaten den automationsunterstützten Abruf von Daten aus der zentralen Zulassungsevidenz gemäß § 47 Abs. 4 KFG nach Maßgabe der Art. 23 und 25 der EETS-Richtlinie unter Nutzung der beim Bundesminister für Inneres angesiedelten technischen Anbindung an EUCARIS ermöglicht. Die Berechtigung für Anfragen aus anderen EU-Mitgliedstaaten muss durch die jeweilige nationale Kontaktstelle des EU-Mitgliedstaates sichergestellt werden. Eine inhaltliche Prüfung derartiger Anfragen durch die österreichische Nationale Kontaktstelle erfolgt in diesem Zusammenhang nicht.

Die Nationale Kontaktstelle hat jedoch gemäß § 30a Abs. 4 sicherzustellen, dass Abrufe ausschließlich durch die Behörden, durch die ASFINAG bzw. durch nationale Kontaktstellen anderer EU-Mitgliedstaaten erfolgen.

Die Bestimmungen des § 30a Abs. 5 und 6 regeln einerseits das Recht betroffener Zulassungsbesitzer, unverzüglich Informationen über die im Wege des grenzüberschreitenden Informationsaustausches übermittelten Daten zu erhalten, sowie andererseits die Maßgabe für die Nationale Kontaktstelle zur vollständigen Protokollierung aller Abrufe durch die Behörden, durch die ASFINAG oder durch die nationalen Kontaktstellen anderer EU-Mitgliedstaaten.

Die EETS-Richtlinie normiert auch eine wiederkehrende Berichterstattung an die Europäische Kommission, die gemäß § 30a Abs. 7 von der Nationalen Kontaktstelle vorzunehmen sein wird. Die ASFINAG und die Behörden haben der Nationalen Kontaktstelle bis zum 28. Februar 2023 und danach jeweils alle drei Jahre die für die Erstellung des Berichtes an die Europäische Kommission erforderlichen Daten mitzuteilen.

§ 30a Abs. 8 enthält schließlich noch Regelungen über die Kostentragung, die dem Bundesminister für Inneres im Zuge der Umsetzung der EETS-Richtlinie und allfälliger Änderungen dieser Richtlinie entstehen.

Zu Z 29 (§ 33 Abs. 17 BStMG):

Da in Artikel 32 Abs. 1 EETS-Richtlinie vorgesehen ist, dass die dort vorgesehenen Maßnahmen ab dem 19. Oktober 2021 anzuwenden sind, sollen alle Bestimmungen der Novelle, die der Umsetzung der EETS-Richtlinie dienen, mit diesem Datum in Kraft treten und – sofern sie sich unmittelbar oder mittelbar auf die Einführung einer grenzüberschreitenden Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut und Verfolgung von Mautprellerei im Sinne der EETS-Richtlinie beziehen – auf Verwaltungsübertretungen anwendbar sein, die ab diesem Datum begangen werden. Die Umsetzung der EETS-Richtlinie mit 19. Oktober 2021 setzt Vorarbeiten voraus; zu ihnen zählt die Erlassung einer Verordnung über das Informationsschreiben der Behörden gemäß § 30b Abs. 6. Deshalb soll diese schon ab Kundmachung der Novelle im Bundesgesetzblatt erlassen werden können, aber nicht vor dem 19. Oktober 2021 in Kraft treten dürfen. Alle anderen Bestimmungen der Novelle sollen mit dem auf die Kundmachung der Novelle im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft treten. Die Regelung des § 26a über das Recht der ASFINAG zur Erhebung einer Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist auf Strafverfahren über nach Ablauf des Tages der Kundmachung der Novelle im Bundesgesetzblatt begangene Verwaltungsübertretungen anzuwenden.

Zu Z 30 und 31 (§§ 35 Abs. 4 bis 6 und 37 BStMG):

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der EETS-Richtlinie sind sowohl die Verweisungsbestimmung des § 35 als auch die in Entsprechung einer unionsrechtlichen Verpflichtung zum Hinweis auf die Umsetzung von Richtlinien ergangene Regelung des § 37 anzupassen.

Zu Z 32 (§ 38 Z 6 und 7):

Die Vollziehungsbestimmung ist im Hinblick auf die in § 30a Abs. 8 vorgesehene Vereinbarung zwischen dem Bund und der ASFINAG zu ergänzen. Diese Vereinbarung soll für den Bund von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Inneres abgeschlossen werden.