



Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
BMK - I/K2 (Wege- und externe Kosten,
Maut)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESGESAMTSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	501 65	Datum
2021-	GSt/UV/FG/Hu	Fanz Greil	DW	12262	DW	412262	10.06.2021
0.227.747							

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung.

Inhalt des Entwurfs:

Die vorliegende Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG) setzt die Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (EETS-RL) in innerstaatliches Recht um. Zum einen werden darin die Voraussetzungen für EETS Anbieter (=Dienstleister, mit dem ein/e StraßennutzerIn mit nur einem Mautgerät und einem Vertrag die Maut in zumindest vier Mitgliedstaaten der EU entrichten kann) geschaffen, zum anderen wird ein grenzüberschreitender Austausch der Behörden von Daten über Kfz-ZulassungsbesitzerInnen in allen EU-Mitgliedstaaten errichtet, für deren Fahrzeug eine Mautprellerei festgestellt wurde. Letzteres basiert auf einem bereits bestehenden Austausch-System bei gewissen Verkehrssicherheitsdelikten („EUCARIS“). Dieses sieht behördliche Regelungen für die grenzüberschreitende Zustellung von Anonymverfügungen und Verwaltungsstrafen vor, eine behördliche Vollstreckungspflicht von in anderen EU-Ländern begangenen Mautdelikten ist jedoch nicht vorgesehen.

Das Wichtigste in Kürze:

- Datenmissbrauch durch private EETS-Anbieter muss verhindert werden.
- ArbeitnehmerInnenfeindliche Mautbestimmungen müssen geändert werden.
- Ständige Überwachung von BerufslenkerInnen darf nicht zugelassen werden.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Die BAK sieht durchaus Vorteile für BerufslenkerInnen durch die Nutzung von EETS-Dienstleistern. Die Verwendung eines Mautabbuchungsgerätes in einer Lkw-Fahrerkabine, das in mehreren EU-Mitgliedstaaten eingesetzt wird, kann eine Arbeitserleichterung bringen. Eine erste Überprüfung potentieller EETS-Dienstleister in Österreich hat jedoch Mängel hinsichtlich Datenschutz und Anwenderfreundlichkeit bei EETS-Bordgeräten ergeben, die bei einer Registrierung gemäß § 8a BStMG beachtet werden müssen.

Datenschutz und Registrierung von EETS-Anbietern (§ 8a)

Eine Durchsicht potentieller EETS-Anbieter¹ zeigt, dass diese ihre Bordgeräte nicht nur für die Mautentrichtung, sondern für wesensfremde Mehrwertdienste (Bereitstellung von Daten für Fuhrparkmanagement, Implementierung moderner Geolokalisierungssysteme und Kontrolle der Aktivität in Echtzeit zur Erhöhung der Reaktivität und Verbesserung der Prognosen sowie Kontrolle des Kraftstoffverbrauchs von BerufslenkerInnen, etc) einzusetzen gedenken.

Die BAK hält dazu fest, dass eine permanente Überwachung der BerufslenkerInnen gegen die Menschenwürde verstößt. Sofern technische Kontrollsysteme nur ansatzweise die Menschenwürde von ArbeitnehmerInnen berühren, bedarf es dazu der Zustimmung eines Betriebsrates gemäß § 96 (1) lit 3 Arbeitsverfassungsgesetzes (zustimmungspflichtige Maßnahmen). Die EETS-Richtlinie hält in Art 27 unmissverständlich fest, dass bei der Verarbeitung personenbezogener Daten die Datenschutzgrundverordnung (EU) 2016/679 und die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 2002/58/EG und (EU) 2016/680 gelten. Im Kontext von EETS sind daher die Grundprinzipien „Privacy by design“ (= Datenschutz bereits bei der Konzipierung und Entwicklung von Software und Hardware zur Datenverarbeitung) bzw „Privacy by default“ (= entsprechende Voreinstellungen bei Diensten, Geräten und Systemen zur Bewahrung der Privatsphäre bzw Sicherstellung), Datenminimierung und Zweckbestimmung streng einzuhalten. Bei den Bordgeräten und Pflichten eines EETS-Dienstleisters wird ebenfalls in Art 5.3 und 5.5 der EETS-Richtlinie auf den Datenschutz verwiesen, dies aber nicht im Entwurf berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund kritisiert die BAK das Fehlen von Datenschutzbestimmungen zugunsten von ArbeitnehmerInnen in § 8a BStMG (Registrierung von EETS-Anbietern). Marktbasierte EETS-Dienstleister müssen den selben Standards wie öffentliche Mautdiensteanbieter unterworfen sein. Dies gilt umso mehr am Beginn einer Marktöffnung. Bezeichnenderweise handelt die Datenschutz-Folgenabschätzung in den Erläuterungen nur öffentliche Behördenstellen ab und erwähnt Unternehmen dagegen mit keinem Wort. Die Errichtung einer Benannten Stelle in § 8d ist ebenfalls geeignet, datenschutzrechtliche Überprüfungen hinsichtlich „Tauglichkeit“ des Bordgerätes vorzunehmen.

¹ <https://axxes.fr/de/>
<https://www.eurotoll.eu/our-services/geolocation/>
<https://toll4europe.eu/de/services>
<https://www.total.de/services/tankkartenkunden/maut-europa>

Anwenderfreundlichkeit und Pflichten von EETS-Anbietern (§ 8a)

Unsachgemäße Bedienung von Mautabbuchungsgeräten kann unverhältnismäßig schwere Konsequenzen für BerufslenkerInnen bei Mautdelikten nach sich ziehen. Mautdienstleister sollten daher angehalten werden, zweckdienliche Auskünfte auf einer 7/24-Basis und benutzerInnenfreundliche Informationen bzw Videos über die Bedienung des Mautgerätes bereitzuhalten. Die Bezeichnung EETS impliziert aus unserer Sicht zwangsläufig, dass dies in möglichst vielen europäischen Sprachen erfolgen muss. Auf die Herkunftsländer von BerufskraftfahrerInnen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr sollte dabei besonders geachtet werden.

Die BAK fordert, dies bei der Registrierung und Unterweisung von EETS-Anbietern ausdrücklich zu verlangen.

Mautprellerei (§ 20 (3))

Gemäß den Erläuterungen zum leicht abgeänderten § 20 (3) sollen ZulassungsbesitzerInnen also Unternehmen, die den Fahrzeugantrieb bzw die Emissionsklasse des Lkw falsch angegeben und innerhalb von 28 Tagen nicht den Nachweis der richtigen Emissionsordnung erbringen können, weiterhin nur eine Ersatzmaut oder Verwaltungsstrafe bekommen. Dieses Mautdelikt wird damit de facto als fortgesetztes Delikt oder Dauerdelikt eingestuft. Hingegen können BerufslenkerInnen bei Mautdelikten mit einer ähnlichen Begehungsform (Einstellen der Achse, falsche Anbringung der GO-Box in der Lkw-Kabine, etc) in einem Zeitraum von 28 Tagen mit maximal 14 Verwaltungsstrafen belangt werden.

Die BAK fordert daher zum wiederholten Male, diese Ungleichbehandlung von Unternehmern und BerufslenkerInnen bei der Ahndung von Mautdelikten endlich abzustellen und grundsätzlich die Bestrafung von LenkerInnen für Delikte, die ausschließlich einen wirtschaftlichen Vorteil für die Unternehmen (ZulassungsbesitzerInnen) bringen, zu beenden.

Revisionsmöglichkeit (§ 26a)

Die BAK lehnt die Schaffung einer Revision der ASFINAG an den Verwaltungsgerichtshof gegen Entscheidungen der Verwaltungsgerichte in mautrechtlichen Angelegenheiten grundsätzlich ab. Beliehene Unternehmen in der Privatwirtschaftsverwaltung sollten nie die Aufgaben von Behörden wahrnehmen. Eine Parteistellung der ASFINAG ist zudem verfahrensrechtlich schwer nachvollziehbar. In der täglichen Praxis übergibt bei Nichtbezahlung der Ersatzmautforderung der Mautdienstleister binnen vier Wochen den Sachverhalt an die jeweils zuständige Bezirksverwaltungsbehörde, welche ab diesem Zeitpunkt für das Verfahren zuständig ist. Es ist nicht ersichtlich, wie nach verfahrensrechtlicher Zuständigkeit der Bezirkshauptmannschaft die ASFINAG nach erstinstanzlicher behördlicher Entscheidung zur Erhebung des Rechtsmittels der Revision legitimiert sein kann.

Auskünfte aus der zentralen Zulassungsevidenz (§ 30)

Die BAK begrüßt, dass erstmals automationsgestützte Abfragen aus der zentralen Zulassungsevidenz zur Umregistrierung digitaler Vignetten bzw Streckenmautberechtigungen vorgenommen werden können. Dadurch sollte zukünftig mehr Flexibilität bei Änderungswünschen von NutzerInnen durch die ASFINAG möglich sein.

Die Möglichkeit zu Auskünften sollte aber auch für Behörden dahingehend verbessert werden, ob zu einem Kfz ein oder mehrere Mautdelikte aufliegen. Wir weisen darauf hin, dass derzeit beispielsweise mehrere Bezirkshauptmannschaften zu einem Kfz unabhängig voneinander Verwaltungsstrafen verhängen, ohne dass sie voneinander über ihr Vorgehen und den genauen Sachverhalt wissen können. Diese Praxis ist aufgrund der Mehrfachverfolgung von Vergehen durch mehr als ein Gericht bedenklich, kann zu unverhältnismäßigen Strafen führen und ist bereits Gegenstand eines laufenden EuGH-Vorabentscheidungsverfahrens.

Grenzüberschreitende Beauskunftung und Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut und Verfolgung von Mautprellerei (§§ 30 a und b)

Die BAK begrüßt die Einrichtung eines Behördensystems in allen EU-Mitgliedstaaten, das Mautvergehen von nicht im Deliktstaat zugelassenen Kfz automationsgestützt beauskunftet und die grenzüberschreitende Zustellung von Ersatzmaturen und Verwaltungsstrafen ermöglicht.

Wir gehen davon aus, dass die Tätigkeit von Inkasso-Unternehmen mit teilweise exzessiv hohen Gebührensätzen auf Kosten unserer Mitglieder eingeschränkt und grundsätzlich die Akzeptanz bei der Mautentrichtung durch mehr Zahlungsgerechtigkeit gestärkt wird. Längerfristig sollte aber eine Vollstreckung von Mautvergehen durch Behörden in Angriff genommen werden.

Den Erläuterungen ist eine erstaunlich hohe Zahl von bisher nicht vollstreckten Mautvergehen zu entnehmen, die von nicht in Österreich registrierten Kfz-ZulassungsbesitzerInnen begangen wurden. Die BAK erwartet, dass die ASFINAG über die weiteren Fortschritte bei der Bekämpfung dieses Vollzugsdefizits berichtet und ihre Gründe kommuniziert, warum im Unterschied zu anderen Autobahngesellschaften ein Inkassobüro nicht in Anspruch genommen wird.

Abschließend wird festgehalten, dass die grenzüberschreitende Zustellung von Ersatzmaturen und Verwaltungsstrafen aus verfahrensökonomischen Gründen primär auf ZulassungsbesitzerInnen abstellt. Die BAK tritt seit langem dafür ein, dass Mautvergehen bei Unternehmen und nicht bei BerufskraftfahrerInnen geahndet werden sollen. Durch Umsetzung der EETS-Richtlinie im BStMG kommt es zu einer sachlich nicht gerechtfertigten InländerInnen Diskriminierung. Mit Verweis auf die Judikatur des Verfassungsgerichtshofs (VfSlg 14863/1997, VfGH G216/2018, VfSlg 14963/1997) sollte das Mautrecht endlich zugunsten von ArbeitnehmerInnen verändert werden.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

