

**Stellungnahme des ÖAMTC zum
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-
Mautgesetz 2002 geändert wird
(GZ 2021-0.227.747)**

Zusammenfassung

Der ÖAMTC dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Pläne, den verspäteten Nachweis der EURO-Emissionsklasse als reines Formaldelikt zu untermauern, selbst wenn dem Mautbetreiber kein wirtschaftlicher Nachteil entstanden ist, können wir nicht unterstützen. Stattdessen schlagen wir eine Optimierung der Prozesse vor, um eine ordnungsgemäße und finale Deklaration der EURO-Klasse schon zum Erwerbszeitpunkt der GO-Box zu ermöglichen.

Die Schaffung einer Echtzeitauskunft aus der zentralen Zulassungsevidenz wird unter dem Gesichtspunkt der damit verbundenen Vorteile für Kund:innen und Kunden der ASFINAG begrüßt und gibt die Gelegenheit, weitere kundenfreundliche Verwaltungsvereinfachungen einzuführen.

Die Bilanz seit Einführung der digitalen Vignette fällt weitgehend positiv aus. Dennoch zeigen Hunderte Beschwerden in der Rechtsberatung des ÖAMTC und bei anderen Verbraucherschutzeinrichtungen Österreichs durchaus Verbesserungspotential.

Viele Verfahren wären einfach zu vermeiden, wenn die Fahrzeugbesitzer:innen von der Zulassungsstelle im Zuge von Ab-, Um- oder Anmeldevorgängen auf die Auswirkungen 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.

Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 20 Abs 3 (Mautprellerei) i.V. § 9 Abs 11 (Nachweis der erklärten EURO-Emissionsklasse)

Wie die Erläuterungen richtig feststellen, besteht die Mautverkürzung 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.“

Dies kann und darf aber keineswegs dazu führen, dass bei von Beginn an nachgewiesener richtiger Deklaration und daher in weiterer Folge unterbliebenem neuerlichen Nachweis eine Bestrafung wegen Mautprellerei erfolgt, wie dies an anderer Stelle in den Erläuterungen zu lesen ist („...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.“). Insbesondere wenn die richtige Emissionsklasse mit der höchsten ident ist - nach dem strafweisen „Erlöschen“ der deklarierten EURO-Klasse – entspricht das geschuldete dennoch dem bezahlten Mautentgelt, weshalb es zu keiner Verkürzung kommt.

Der verspätete oder unterbliebene Nachweis der korrekten EURO-Emissionsklasse stellt ein reines Formalvergehen dar. Dieses gesondert zu bestrafen, obwohl es ohnehin die Sanktion der rückwirkenden Zuweisung der schlechtesten = teuersten Emissionsklasse gibt, die zu einer erhöhten Pönalzahlung führt, ist nicht gerechtfertigt.

Generell sollte es künftig bei Erwerb bzw. Aufladen der GO-Box möglich sein, durch Vorlage aller geeigneten Unterlagen ein für alle Mal die richtige EURO-Emissionsklasse zu deklarieren und zu fixieren, sodass es keines nachträglichen Nachweises bedarf.

Wie das Erkenntnis des LVwG Vorarlberg vom 11.8.2020 (LVwG-1-300/2020 R12) zeigt, fehlt es den Betroffenen zu Recht am Unrechtsbewusstsein, wenn sie davon ausgehen, dass die alle aus ihrer Sicht notwendigen Nachweise von Beginn an erbracht haben.

Zu § 26a (Revision)

Die Notwendigkeit, der ASFINAG ein gesondertes Revisionsrecht in Verwaltungsstrafverfahren zuzuerkennen, erschließt sich nicht. Wie die Erläuterungen zutreffend festhalten, erfolgt die Ahndung von Mautvergehen zunächst durch das Ersatzmautsystem, dessen Handhabung der ASFINAG obliegt. In jenen Fällen, in denen potentielle Mautsünder vom Ersatzmautangebot keinen Gebrauch machen, endet die Zuständigkeit des ASFINAG und es beginnt das Verwaltungsstrafverfahren. Diese Verfahren gehen zumeist zulasten der Beschuldigten aus, wobei der ASFINAG selbst in diesen Fällen, in welchen sie keine „Parteistellung“ innehat, gemäß § 24 Abs 1 BStMG immer noch 80 % der – in diesem Stadium deutlich erhöhten - Straf gelder zufließen.

Verfahren, welche bis zum LVwG gelangen, sind selten (laut RIS-Abfrage vom 12.5.2021 gab es zwischen Jänner 2014 und dem Abfragezeitpunkt lediglich 70 Entscheidungen zum Thema Ersatzmaut) und dienen oft zur Bereinigung von Härtefällen.

Auf dieser Ebene und in diesem Umfang ist es wohl nach ökonomischen Gesichtspunkten nicht mehr geboten, Einzelfallentscheidungen durch Revision zu bekämpfen; der Aufwand steht in keinem Verhältnis zum Ertrag.

Zu § 30 (Auskünfte aus der zentralen Zulassungsevidenz)

Die Schaffung einer Echtzeitauskunft aus der zentralen Zulassungsevidenz wird unter dem Gesichtspunkt der damit verbundenen Vorteile für Kundinnen und Kunden der ASFINAG begrüßt.

Neben den in den Erläuterungen angeführten Fallkonstellationen (Umregistrierung digitaler Jahresvignetten oder Streckenmautberechtigungen; Registrierung digitaler Vignetten; Sicherstellung, dass keine digitale Vignette für nicht vergebene Kennzeichen registriert werden kann) erwarten wir durch die künftige raschere Abfrage von Fahrzeugmerkmalen und Zulassungsdaten auch Abhilfe in folgenden Fällen:

- Tippfehlerkorrektur beim Erwerb einer digitalen Vignette
- Verhinderung von Doppelkäufen für das selbe Fahrzeug/Kennzeichen
- Umregistrierung der Vignette auf das neue Kennzeichen bei Fahrzeugwechsel
- Umregistrierung der Vignette bei Zulassungsbesitzerwechsel (Erbschaft, Weitergabe in der Familie, etc)
- Umregistrierung infolge Umstiegs auf ein Kfz mit E-Antrieb und Zuweisung eines neuen grünen Kennzeichens

Durch die raschere und genauere Auskunft aus der Zulassungsevidenz sollten Registrierungsvorgänge in Hinkunft rascher, richtiger und mit weniger Aufwand für alle Beteiligten zu bewerkstelligen sein.

Weitere Vorschläge

§§ 6 u 10 (Mautpflicht für Wohnmobile und historische Kraftfahrzeuge)

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 Anhängergespannen besteht, die nicht der Güterbeförderungen dienen:

Gespanne 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 benutzen. Da diese Fahrzeuge nicht der Güterbeförderung dienen, sind sie nämlich hierzu – im Gegensatz zu Lkw mit vergleichbaren Gewichtsdaten – berechtigt.

Mit der Abfrage aus der Zulassungsevidenz sind die wesentlichen Fahrzeugeigenschaften rasch zu bestimmen und eine Eingrenzung auf Wohnmobile zum Unterschied von Gütertransportfahrzeugen leicht durchzuführen. Weiters erlaubt die digitale Vignette die rasche Einführung einer gesonderten Tarifkategorie für diese Fahrzeuge, z.B. in Form eines um 50 % erhöhten Preises einer herkömmlichen Pkw-Jahresvignette.

Daher fordert der ÖAMTC 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.

§ 11 Abs 5 (Unbrauchbarwerden der digitalen Jahresvignette, Umregistrierung)

Für die meisten Lebenssachverhalte, die zu einer Umregistrierung führen können und die in den ursprünglichen Bestimmungen des BStMG und der Mautordnung

noch nicht geregelt oder waren, konnten mittlerweile verbraucherfreundliche Lösungen gefunden werden, bei denen zuvor der Anschein einer Doppelentrichtung der Maut entstanden war.

Bei einigen wenigen Konstellationen wünschen wir uns, basierend auf einer Vielzahl von Beratungsfällen, eine ebenso bürgerfreundliche Lösung (siehe unsere Anmerkungen zu § 30).

Insbesondere die Weitergabe von Fahrzeugen innerhalb der Familie oder infolge eines Verlassenschaftsverfahrens zeigt auf, dass auch in Fällen eines Zulassungsbesitzerwechsels bei gleichem Fahrzeug eine Umregistrierung auf ein neues Kennzeichen keinen Einnahmenentgang für die ASFINAG darstellt.

Umgekehrt steht beim Erfordernis, in solchen Fällen oder auch beim Fahrzeugwechsel mit neuer Kennzeichenzuweisung eine neue digitale Vignette zu erwerben (derzeitige Rechtsmeinung der ASFINAG) die Frage im Raum, mit welcher rechtlichen Begründung diese Bereicherung der ASFINAG zu rechtfertigen ist, wird doch in all diesen Fällen das alte Kennzeichen eingezogen und die nicht konsumierte Mautgebühr nicht anteilig rückerstattet.

Eine Umregistrierung müsste immer möglich sein, da die Mautgebühr für ein Fahrzeug und ein Jahr im Voraus entrichtet wurde und durch die in dieser Novelle erfolgte Änderung des § 30 auch die Anspruchsvoraussetzungen einfach und rasch überprüfbar werden.

Da die ursprünglich vorgesehene Information der Fahrzeugbesitzer:innen 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.

§ 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 zwingende 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.

Im Lichte der EU-parlamentarischen Anfrage [E-000401/2020](#) an die EU-Kommission vom 24.1.2020 und der Antwort [E-000401/2020\(ASW\)](#) des zuständigen Justiz-Kommissars Didier Reynders vom 23.3.2020 scheint die ursprüngliche Befürchtung, ein Verkauf digitaler Vignetten im Fernabsatz ohne die genannte

ÖAMTC

Rücktrittsmöglichkeit widerspräche den Vorgaben der RL 2011/83/EU über die Rechte der Verbraucher, unbegründet.

Daher ersucht der ÖAMTC dringend, die Notwendigkeit dieser Rücktrittsfrist zu überprüfen und sie gegebenenfalls entfallen zu lassen.



Mag.^a Ursula Zelenka

ÖAMTC – K&M
Wien, im Mai 2021

ÖAMTC Stellungnahme