



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt - I/K2 (Wege- und externe Kosten, Maut,
Verkehr und Umwelt)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 323.540/0049- I/K2/2012	UV/GSt/Hu	Franz Greil	DW 2262 DW 2105	23.10.2012

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

Im Bundesstraßen-Mautgesetz werden die grundlegenden Bestimmungen der Bemauerung am Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich geregelt. Der vorliegende Novellierungsentwurf setzt die Bestimmungen der EU-Richtlinie 2004/52/EG zum Europäischen Mautdienst (EETS) um, die Dienstleistern unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen die Entrichtung aller Mauttransaktionen für einen Pkw- und Lkw-Nutzer am gesamten mautpflichtigen Straßennetz europaweit ermöglichen soll, sowie die Verantwortlichkeit von Fahrer und Zulassungsbesitzer bei nicht-konformer Maut-Einstufung des Lkws bezüglich Luftschadstoffen neu gestaltet. Zusätzlich wird die Mautbefreiung von Blaulichtfahrzeugen präzisiert.

Schwerpunkt der BAK-Stellungnahme ist die primäre Verantwortlichkeit der Zulassungsbesitzer bzw Arbeitgeber für die sich aus dem Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BMStG) ergebenden Verpflichtungen. Über den vorliegenden Gesetzesentwurf hinausgehend hält die BAK zum geltenden BMStG dazu folgendes fest: In den letzten Monaten häufen sich bei der BAK Fälle und Beschwerden von Lenkern mit Verwaltungsstrafen wegen Nichtbezahlung der fahrleistungsabhängigen Maut. Dabei ist aus der derzeit geübten verwaltungsbehördlichen Praxis festzustellen, dass

- die Verwaltungsbehörden Verwaltungsstrafen primär gegen Lenker und nicht gegen den Zulassungsbesitzer verhängen; selbst wenn die Strafe beim Lenker nicht eintreibbar ist, werden eher gegen diesen Freiheitsstrafen verhängt, bevor man versucht, den Zulassungsbesitzer mit einer Geldstrafe zu belangen;
- die Lenker für Tatbestände zur Verantwortung gezogen werden, die im Bereich der Verfügungsgewalt ihres Arbeitgebers (des Zulassungsbesitzers) liegen;

- bei nicht ordnungsgemäßer Bezahlung der Maut eine Ersatzmaut von derzeit 220 Euro bzw 110 Euro bei Einstellung der falschen Kategorie (bei zu niedrig eingestellter Achsenanzahl) vorgeschrieben werden kann. Diese richtet sich meistens an den Arbeitgeber/Zulassungsbesitzer. Beahlt dieser die Ersatzmaut nicht, wird eine Mindestverwaltungsstrafe von 300 Euro gegen den Lenker verhängt, ohne dass diesem die Möglichkeit eingeräumt wird, sich wie der Zulassungsbesitzer durch Bezahlung der „billigeren“ Ersatzmaut von der Strafe zu befreien;
- der Zulassungsbesitzer in vielen Fällen seinen Arbeitnehmer (den Lenker) nicht von der Bezahlung bzw Nichtbezahlung der Ersatzmaut benachrichtigt und der Lenker oft erst durch die Strafverfügung erfährt, dass etwas mit der Begleichung der fahrleistungsabhängigen Maut nicht in Ordnung war;
- sehr oft die exorbitante Höhe der Verwaltungsstrafe gegen den Lenker in grobem Missverhältnis zur niedrigen Gesamtsumme der nicht entrichteten Maut steht.

Darüber hinaus ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass in keinem anderen Dienstleistungsbereich die Verantwortung für die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen solidarisch zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer geteilt ist und damit de facto in erster Linie beim Arbeitnehmer liegt. Sanktionen richten sich in diesen anderen Bereichen primär zunächst immer gegen den Arbeitgeber und können dann in weiterer Folge aus dem arbeitsrechtlichen Innenverhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ausgefochten werden. So haftet zB zunächst der Arbeitgeber für die Verschmutzung der Umwelt durch das unsachgemäße Entsorgen einer Chemikalie durch den Arbeitnehmer; erst in weiterer Folge kann sich der Arbeitgeber - etwa bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit - an seinem Arbeitnehmer schadlos halten.

Aus all diesen Gründen hat die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien bei Univ-Prof Dr Nicolas Raschauer vom Institut für Staatsrecht und Politische Wissenschaften an der Johannes Kepler Universität Linz ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem die Verfassungskonformität der Solidarhaftung der §§ 4, 19, 20 Abs 2 und 23 Abs 1 BStMG geprüft werden sollte.

Prof Raschauer kommt zum Ergebnis, dass insbesondere „gegen § 4 BStMG verfassungsrechtliche Bedenken bestehen“ (§ 4: „Mautschuldner sind der Kraftfahrzeuglenker und der Zulassungsbesitzer. Mehrere Mautschuldner haften zur ungeteilten Hand.“) und dass „das Normenkonglomerat der §§ 4, 19, 20 und 23 BStMG gegen den Gleichheitssatz“ verstößt. (Sobald das Gutachten in einer korrigierten Endfassung vorliegt, wird es dem zuständigen Ministerium gerne zur Verfügung gestellt.)

Seitens der BAK bleibt die Rücknahme der Verantwortung der LenkerInnen für die Mautbezahlung ein Schwerpunktthema. Bei der Novellierung des BStMG wird daher über den vorliegenden Entwurf hinausgehend von der BAK die Berücksichtigung folgender Punkte gefordert:

- Die Haftungstatbestände beginnend mit § 4 sind umzugestalten: Aus der solidari-schen Haftung zwischen Lenker und Zulassungsbesitzer ist der Lenker auszuneh-men - die Haftung für die Bezahlung der Maut muss, wie auch in anderen Wirt-schaftsrechtsbereichen, primär beim Zulassungsbesitzer bzw Gewerbetreibenden, nicht aber bei dessen Beschäftigten liegen. Nur der Unternehmer lukriert einen wirt-schaftlichen Vorteil aus der Benutzung des mautpflichtigen Straßennetzes, nicht sein Lenker. In diesem Sinne wird zusätzlich von der BAK vorgeschlagen in § 23 Abs 1 zwei Sätze anzufügen: "Die Zulassungsbesitzer sind im Rahmen dieser Haf-tung von der Behörde zuerst heranzuziehen. Nur bei Uneinbringlichkeit beim Zulas-sungsbesitzer haftet der Lenker."
- Handelt es sich nicht um ein Einzeltransportunternehmen, sollten die §§ 5 und 9 VStG im BStMG für anwendbar erklärt werden, damit Strafen gegen Leitungsorgane bzw verantwortliche Beauftragte gerichtet werden können.
- Die zahnlose Informationspflicht des Arbeitgebers/Zulassungsbesitzers gegenüber dem Lenker in § 8 Abs 4 muss in eine nachgewiesene Unterweisungspflicht umge-wandelt werden. Der Vollständigkeit halber wird von Seiten der BAK angeführt, dass dazu auch in § 21 die Überschrift auf Unterweisungs- und Anhaltepflicht zu ändern ist, sowie in § 20 Abs 2 als letzter Satz angefügt werden sollte: „Dies gilt nicht, wenn der Lenker vom Zulassungsbesitzer nicht nachweislich unterwiesen wurde.“
- Die Regelungen über die Ersatzmaut in § 19 sind nach dem Vorbild der §§ 49a bzw 50 VStG umzugestalten, damit Lenker bei Betretungen bzw bei Kontrollen die Mög-lichkeit bekommen, die Ersatzmaut nicht selbst bezahlen zu müssen, sondern eine Bezahlung durch ihren Arbeitgeber veranlassen können.
- Im BMStG ist eine Verständigungspflicht des Arbeitgebers/Zulassungsbesitzers an seinen Lenker über die Bezahlung bzw Nichtbezahlung einer Ersatzmaut bzw Geld-straßen aufzunehmen.
- Nach Vorbild von § 134 Abs 3b KFG soll das Kumulierungsprinzip durchbrochen werden: Werden auf einer Fahrtstrecke mehrere gleichartige Übertretungen nach BStMG begangen, sollten sie als ein Delikt gelten.
- Schließlich sollte ausdrücklich im Gesetz die Einklagbarkeit des Differenzbetrages zwischen Ersatzmaut und Verwaltungsstrafe durch den Lenker verankert werden.
- Die Situation von BuslenkerInnen bedarf einer besonderen Berücksichtigung. Auf-grund der Beförderung von Fahrgästen ist das einmalige Ertönen des Mautgerätes akustisch schwer wahrzunehmen bzw die Maut-Nachbuchung innerhalb von 5 Stun-den an einer ASFINAG-Vertriebsstelle kaum möglich.
- Die Mautordnung müsste entsprechend diesen Forderungen adaptiert werden.

Zu Z 10 (§ 19 Abs 5) und fehlender Nachweis der EURO-Emissionsklasse durch Zulas-sungsbesitzer im Detail:

Unter anderem soll auch in dieser Bestimmung an zwei Stellen auf den neuen Straftatbe-stand des § 20 Abs 3, der Mautprellerei durch den Zulassungsbesitzer infolge der Nichter-bringung des Nachweises der EURO-Emissionsklasse seines Fahrzeuges, verwiesen wer-den. Erfolgt in diesen Fällen der Mautprellerei keine Betretung, soll gemäß § 19 Abs 5 bei einer späteren Kontrolle durch Mautaufsichtsorgane „der Zulassungsbesitzer mündlich zur

Zahlung einer Ersatzmaut“ aufgefordert werden können. Weil der Zulassungsbesitzer gewöhnlich nicht bei solchen Kontrollen anwesend ist, muss diese Aufforderung an den Lenker gerichtet werden, „der bei der Leistung der Ersatzmaut als Vertreter des Zulassungsbesitzers fungiert“. Der Zulassungsbesitzer wird nur dann straffrei, wenn sein Lenker tatsächlich die Ersatzmaut bezahlt.

Die Aufnahme des Verweises auf § 20 Abs 3 in diesem Absatz wird strikt abgelehnt. Aufgrund des bereits angeführten Gutachtens, bestehen gegen § 19 Abs 5 schon in der geltenden Form verfassungsrechtliche Bedenken, eine Ausweitung der Verantwortung der Lenker für Verwaltungsübertretungen ihrer Arbeitgeber (des Zulassungsbesitzers) kann keinesfalls akzeptiert werden. Aus der Aufzählung von Bestimmungen in Z 10 ist daher § 19 Abs 5 herauszustreichen.

Betreffend die Umsetzung der Richtlinie 2004/52/EG zur Schaffung eines europäischen elektronischen Mautdienstes sollten aus Sicht der BAK datenschutzrechtliche Aspekte besonders berücksichtigt werden. Die elektronische Mautentrichtung impliziert Verfahren und Prozesse zur systematischen Analyse und Auswertung von Daten, die die Privatsphäre und den Arbeitsplatz durchdringen und gerade bei Berufslenkern de facto zu einer lückenlosen Überwachung durch Arbeitgeber führt. Werden derzeit Daten oder das Mautgerät über die Mautabwicklung hinaus für andere betriebliche Zwecke verwendet (zB Flottenmanagement, Optimierung von Betriebsprozessen), so kann dies nur auf Basis einer Betriebsvereinbarung mit dem Betriebsrat erfolgen. Mit Hinweis auf §§10 und 11 des österreichischen Datenschutzgesetzes (DSG), das über den EU-rechtlichen Rahmen hinausgeht, sollten alle EETS-Anbieter, auch ohne Firmensitz in Österreich, angehalten werden, dies einzuhalten. Aus unserer Sicht kann sich nur ein mögliches Geschäftsmodell für EETS-Betreiber, wenn überhaupt, ua über den Umweg von möglichen Mehrwertdienstleistungen ergeben. Daher sollte Anhang III 1.5 der Kommissionsentscheidung 2009/750/EG datenschutzrechtlich dahingehend ausgelegt werden und bei den Anforderungen bzw Registrierung eines EETS-Anbieters geltend gemacht werden.

Die Bestimmungen zur Präzisierung der Mautbefreiungen bei Blaulichtfahrzeugen werden zur Kenntnis genommen.

Die BAK kritisiert abschließend die fehlende Umsetzung der „Eurovignetten-Richtlinie“ (Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge). Diese Richtlinie würde ein Mautpotential von bis zu 140 Mio € erschließen und die verursachergerechte Begleichung von Folgekosten bei Luftverschmutzung und Lärm ermöglichen. Es ist daran zu erinnern, dass dies auf EU-Ebene vehement eingefordert und im Regierungsübereinkommen („die Möglichkeiten der derzeitigen und zukünftigen Wegekostenrichtlinie, beispielsweise zur

Querfinanzierung alternativer umweltfreundlicherer Infrastrukturen, wie des Brennerbasistunnels, Indexanpassung und Internalisierung der externen Kosten insbesondere im sensiblen Alpenbereich werden ausgeschöpft“) auch so vereinbart wurde. Die BAK fordert darüber hinaus auch die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut am niederrangigen Straßennetz ein.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.