



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

BUNDESARBEITSKAMMER

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

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	<b>501 65</b>	Fax	<b>501 65</b>	Datum
2020-	GSt/UV/FG/Hu	Franz Greil	DW	12262	DW	142262	25.01.2021
0.646.922							

## 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 Änderung des Bundesstraßenmautgesetzes (BStMG) will emissionslose Lkw bei der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut besserstellen. Bislang durfte der Tarif für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb bis zu 50 % unter dem höchsten Tarif für Fahrzeuge mit den schlechtesten EURO-Emissionsklassen liegen. Nunmehr soll das Ausmaß der höchstmöglichen Tarifspreizung so erhöht werden, dass der Tarif für diese Fahrzeuge bis zu 75 % unter dem Höchsttarif liegen darf. Dies ist laut Gesetzesunterlagen die einzige Änderung bei den Mauttarifen, obwohl im Regierungsprogramm eine große Ökologisierung der Lkw-Maut vorgesehen ist.

### Das Wichtigste in Kürze

- Der Entwurf hat reinen Symbolcharakter. Eine nennenswerte Wirkung für die von der Regierung beschlossenen Klimaneutralität im Jahr 2040 muss umfangreichere Maßnahmen setzen.
- Eine richtige Ökologisierung der Lkw-Maut muss mit der kurz vor der Verabschiedung stehenden neuen Eurovignette-Richtlinie noch heuer vorgenommen werden.
- Es wird eine Mautdifferenzierung wieder eingeführt, die 2017 aufgrund ihrer schlechten Administrierbarkeit zugunsten von Mautzuschlägen abgeschafft wurde.

Aus den (im Folgenden genauer) dargelegten Gründen wird der Vorschlag abgelehnt und um Vorlage einer umfassenden Novellierung nach Beschlussfassung der neuen Eurovignetten-Richtlinie ersucht, die dem Ziel des Regierungsprogramms nach einer Ökologisierung der Lkw-Maut auch tatsächlich gerecht wird.

Aus Anlass des Begutachtungsverfahrens wird in der Stellungnahme auch auf andere Probleme im Mautbereich hingewiesen, die aus unserer Sicht im BStMG rechtlich saniert bzw inhaltlich ausreichend geklärt werden müssen.

### **Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs**

Das österreichische Regierungsprogramm sieht eine Ökologisierung der Lkw-Maut-Tarifierung am höherrangigen Autobahn- und Schnellstraßen vor, das zurecht als wesentlicher Pfeiler einer öko-sozialen Steuerreform vorgesehen wird. Dies entspricht auch den Vorstellungen der österreichischen Bevölkerung, die nicht für die Umweltschäden von Lkw aufkommen will, die zu zwei Drittel ein ausländisches Kfz-Kennzeichen aufweisen.

Vor diesem Hintergrund sind die bisher gesetzten Schritte der österreichischen Bundesregierung zu kritisieren, die ein Mautpotenzial von rund 60 Mio € brachliegen lassen. Wir verweisen hierzu auf Mautrabatte von fossil betriebenen Euro 6-Lkw sowie nicht-eingehobene Mautzuschläge für Lärm und Luftverschmutzung in sensiblen Bergregionen, die zweckgewidmet für den dringenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden könnten.

In Kenntnis der kurz vor Beschlussfassung stehenden neuen Eurovignetten-Richtlinie, die nennenswerte Möglichkeiten für Querfinanzierungen und Mautzuschläge für externe Kosten, darunter erstmals auch für CO<sub>2</sub>, eröffnen wird und im Prinzip schon in der zweiten Jahreshälfte umgesetzt werden kann, hat der vorliegende Vorschlag lediglich Symbolcharakter ohne umweltpolitische Substanz und muss unter Umständen neuerlich abgeändert werden. Außerdem spielen emissionsfreie Lkw, insbesondere Sattelzugmaschinen, aktuell keine Rolle auf dem ASFINAG-Netz und dies wird sich auch in absehbarer Zeit nicht ändern. Hierzu ist schlicht auch keine flächendeckende E-Ladeinfrastruktur für das schnelle Aufladen von Lkw am ASFINAG-Netz in Vorbereitung.

Die BAK lehnt die Wiedereinführung einer Mautdifferenzierung ab, die im Jahr 2017 wegen ihrer aufwendigen Administrierbarkeit (via Mautberechnung alle zwei Jahre) zurecht abgeschafft wurde. Die Maut-Architektur sollte weiterhin auf einem einheitlichen, nach Achs-Zahl gewichteten Tarif für die Benützung der Infrastruktur beruhen, eine Besserstellung von umweltfreundlichen Lkw dagegen über Mautabschläge erfolgen, die nach Umweltkriterien abgestuft sind.

### **Kumulierung von mautbedingten Verwaltungsstrafen von LenkerInnen und ihre Vereinbarkeit mit EU-Grundrecht.**

Die BAK prangert seit mehr als einem Jahrzehnt an, dass die Bestrafung von Verstößen in der Praxis bei der Lkw-Maut einseitig nur auf BerufslenkerInnen und nicht auf Unternehmen abstellt. Effektive Strafen sind für BerufslenkerInnen unverhältnismäßig hoch und zuweilen sogar existenzgefährdend, während Lkw-UnternehmerInnen außen vor bleiben. In einem laufenden EuGH-Vorabentscheidungsverfahren (Rs C-521/20) muss geklärt werden, dass Art 50 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (Verbot der Mehrfachverfolgung und -bestrafung) iVm der Eurovignetten-RL 1999/62/EG dahin auszulegen ist, dass diese nationalen Regelungen, die eine kumulative Verfolgung und Bestrafung von seriellen, auf jeweils abgegrenzten Streckenabschnitten begangenen Verstößen gegen die Mautpflicht vorsehen (§ 20 Abs 2 BStMG iVm § 22 VStG), entgegensteht, wenn nicht zugleich eine Koordinationspflicht der zuständigen Behörden und Gerichte und eine Verpflichtung zur effektiven Handhabung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes bezüglich der Höhe der Gesamtstrafe gesetzlich festgelegt ist.

Die BAK appelliert daran, diesen Anlass endlich auch als Chance für längst überfällige Änderungen zugunsten von LenkerInnen zu begreifen.

### **Verfolgung von mautbedingten Verwaltungsstrafen bei ausländischen Kfz**

Derzeit werden Mautprellereien am ASFINAG-Netz, die von Fahrzeugen mit ausländischen Kfz-Kennzeichen begangen werden, mit Ausnahme von Deutschland und der Schweiz nicht in diesen Ländern verfolgt. Wir verweisen darauf, dass österreichische Behörden derzeit mittels RSb-Briefe Mahnschreiben italienischer Mautgesellschaften an österreichische StaatsbürgerInnen aussenden. Der Einwand, dass es dazu europäischer Regelungen bedarf, scheint uns daher nicht schlüssig. Darüber hinaus muss geklärt werden, warum Anwaltskanzleien bzw Inkassogesellschaften die ausstehende Maut von Mautbetreibern in Ungarn und Italien in Österreich eintreiben und dies von Österreich dagegen im europäischen Ausland unterlassen wird. In diesem Zusammenhang wird auch nachgefragt, wann die Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in Österreich in österreichisches Recht umgesetzt wird, wodurch unter anderem auch Abhilfe bei der derzeitigen Ungleichbehandlung von Inländerinnen geschaffen werden könnte.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

