

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (2298 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

1. Die Richtlinie 2004/52/EG sieht die Schaffung eines europäischen elektronischen Mautdienstes vor. Dieser Dienst soll einerseits auf technischen Lösungen, andererseits auf einem komplexen vertraglichen Regelwerk beruhen und jeden seiner Kunden in die Lage versetzen, durch Abschluss eines einzigen Vertrages mit einem beliebigen Anbieter dieses Dienstes das gesamte europäische Mautnetz nutzen zu können, ohne seine Fahrt quer durch Europa an einem Mautschraken unterbrechen zu müssen.

Die Richtlinie beschränkt sich auf die Bestimmung der zur Erreichung dieses Zieles wesentlichen technischen, verfahrensbezogenen und rechtlichen Aspekte. Die nähere Bestimmung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) und seiner technischen Komponenten nimmt sie nicht selbst vor, sondern überträgt sie in Artikel 4 Abs. 4 der Kommission. Dies erfolgte mit der Entscheidung 2009/750/EG.

Die Entscheidung 2009/750/EG holt an Konkretisierung nach, was die Richtlinie noch vermissen ließ. Sie enthält daher Bestimmungen, wie sie üblicherweise nur in Richtlinien begegnen, und der Vergleich mit den Maßnahmen für das Verkehrssystem Eisenbahn zeigt, dass manche ihrer Regelungen jenen der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 191 vom 18.07.2008 S. 1, in der Fassung der Richtlinie 2011/18/EU, ABl. Nr. L 57 vom 02.03.2011 S. 21, wörtlich nachempfunden sind. In der durch das Legalitätsprinzip des Art. 18 B-VG geprägten österreichischen Rechtsordnung bedarf die Entscheidung in einigen Punkten der Umsetzung durch das Gesetz.

Vom Inhalt der Entscheidung 2009/750/EG sind in erster Linie die Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, in zweiter Linie jene Stellen betroffen, die für den Verkehr von Fahrzeugen in einem Mautgebiet Maut einheben. Dieser überschaubare Adressatenkreis lässt es ratsam erscheinen, bei der Umsetzung der Entscheidung 2009/750/EG in die Strukturen des geltenden Rechts möglichst wenig einzugreifen und es bei punktuellen Ergänzungen zu belassen.

Der vorliegende Entwurf schlägt deshalb kein eigenes Bundesgesetz über den europäischen elektronischen Mautdienst und seiner Interoperabilitätskomponenten vor, sondern begnügt sich damit, im BStMG die notwendigen Änderungen vorzunehmen. Dieser Weg liegt deshalb nahe, weil die Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes ungeachtet ihrer vertraglichen Beziehung zum Mautdiensteanbieter Mautschuldner im Sinn des § 4 BStMG bleiben, deren Rechte und Pflichten im BStMG geregelt wird.

2. Aus Anlass einer Bestrafung eines Fahrzeuglenkers wegen Mautprellerei infolge unterlassener Nachholung des Nachweises der EURO-Emissionsklasse der hat der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol den § 20 Abs. 2 BStMG gemäß Art. 140 B-VG angefochten, weil diese Bestimmung eines Strafbarkeit für fremdes Verhalten vorsehen. Der Verfassungsgerichtshof hat diesen Antrag mit der Begründung abgewiesen, dass die geltend gemachten Bedenken nicht dem BStMG anzulasten sind (VfGH 6.3.2012, G 135/11). Der Entwurf stellt aus diesem Anlass klar, dass das Nachholen des bei der vorläufigen Zuordnung fehlenden Nachweises der Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe in die Verantwortung des Zulassungsbesitzers fällt, und er führt im Einklang mit der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge,

ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie 2006/103/EG, ABl. Nr. 363 vom 20.12.2006 S. 344, einen entsprechenden Straftatbestand ein, der Mautprellerei durch Unterlassen des gebotenen Nachweises zur Verwaltungsübertretung erklärt.

3. Schließlich wird die in § 8 BStMG enthaltene Pflicht von Arbeitgebern gegenüber den von ihnen beschäftigten Arbeitnehmern und arbeitnehmerähnlichen Personen erweitert.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 16. Mai 2013 in Verhandlung genommen.

Gemäß § 37 Abs. 2 GOG-NR beschloss der Verkehrsausschuss einstimmig, Abgeordneten Christoph Hagen zur Teilnahme an dieser Sitzung mit beratender Stimme beizuziehen.

An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Johann **Hell** die Abgeordneten Christoph **Hagen**, Dr. Gabriela **Moser**, Sigisbert **Dolinschek**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek** und Bernhard **Vock** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Heinzl**, Dr. Martin **Bartenstein** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Die in Z 6 vorgesehene Bestimmung des § 8 Abs. 5 soll entfallen, da sich die dort vorgesehene Verständigungspflicht des Arbeitgebers bei Einlangen der Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut in der Regel ohnehin schon als zivilrechtliche Nebenpflicht aus dem Vertrag des Arbeitgebers mit dem Lenker ableiten lässt.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Anton **Heinzl**, Dr. Martin **Bartenstein** mit Stimmenmehrheit (**dafür**: S, V, F, B **dagegen**: G) beschlossen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2013 05 16

Johann Hell

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann