

Bundesarbeitskammer
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: WP-IN-2019/459/FISa/ANBE
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen Salzburger, BA

Klappe 1461

Innsbruck, 11.02.2019

Betrifft: Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

Bezug: Ihr Schreiben vom 30.01.2019
zust. Referent: Franz Greil

Sehr geehrter Herr Mag. Greil,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zum Entwurf des Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) wie folgt Stellung:

Das Ziel der vorliegenden Gesetzesänderung ist, die Elektromobilität im Rahmen der fahrleistungsabhängigen Bemastung von Bundesstraßen zu fördern, das bestehende Mautsystem fortzuentwickeln sowie die Ermöglichung einer vermeintlich effizienteren Durchführung der Mauteinhebung.

Zu § 9 Abs. 7 „Mauttarife“:

Alle Elektrofahrzeuge, dies betrifft Personen- wie auch Lastkraftwagen gleichermaßen, stoßen zwar keine gesundheitsschädlichen Emissionen wie beispielsweise NO_x oder CO₂ aus, jedoch erzeugen diese Fahrzeuge im Straßenverkehr, unabhängig von ihrer Antriebsart, Feinstaub (PM 10 bzw. PM 2,5). Dieser wird beispielsweise durch Brems- und Reifenabrieb oder durch die Aufwirbelung des Staubs auf der Straße erzeugt. Sogar das österreichische Umweltbundesamt definiert Feinstaub als besonders gesundheitsgefährlich, da diese Teilchen über den Kehlkopf bis tief in die Lunge gelangen können. Daher ist es unter diesem Gesichtspunkt nicht nachvollziehbar, warum im vorliegenden Entwurf unter § 9 Abs. 7 festgehalten wird, dass kein Grundkilometer zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung bei Elektro- bzw. Wasserstofffahrzeugen festzusetzen ist. Das Grundproblem der Luftverschmutzung liegt nicht nur bei den herkömmlichen Motoren, sondern zu einem großen Anteil an den Bremsen und Reifen der Fahrzeuge. Durchaus bezweifelt werden darf die erwartete signifikante Verringerung der Feinstaubemission

durch vermehrtes Inverkehrbringen von E-Kraftfahrzeugen. Wie schon im Sektor der privaten E-Mobilität, lässt sich auch im Bereich der Lastkraftwagen eine Wirtschaftsförderung erkennen. In erster Linie kommt dieser Schritt vor allem der Automobilindustrie zugute. Ein Wegfall des Grundkilometertarifs zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung bei sämtlichen Elektrofahrzeugen ist durchaus kritisch zu sehen, da auch Elektrofahrzeuge, wie bereits ausgeführt, Luftverschmutzung verursachen.

Eine ähnliche Problematik zeigt sich beim Lärm: auf größere Distanz sind weniger die Motorgeräusche (mit Ausnahme Motorräder und große Beschleunigung von PKW's), sondern die Roll- und Sekundärgeräusche (z.B. bei Schlaglöchern, Dehnungsfugen, etc.), die eine erhebliche Mehrbelastung bedeuten.

Zu § 19 Abs. 2 „Ersatzmaut“:

In Hinblick auf die bestehende Praxissituation wurde in den Erläuternden Bemerkungen folgendes ausgeführt: *„Im Rahmen der zeitabhängigen Maut sind nach geltender Rechtslage Aufforderungen zur Leistung der Ersatzmaut nicht vorgesehen, wenn jenes Fahrzeug, mit dem die einschlägige Tat begangen wurde, längere Zeit nach der Tat wieder das Bundesstraßennetz benützt und bei dieser Gelegenheit von den Mautaufsichtsorganen kontrolliert wird.“*

Künftig soll die Ersatzmautaufforderung an den Lenker des KFZ als Vertreter des Zulassungsbesitzer gerichtet werden, sofern das kontrollierte Fahrzeug zum Tatzeitpunkt bereits auf denselben Zulassungsbesitzer zugelassen war. Dies ist im Hinblick auf die schwierige Verwaltungsstrafverfolgung für im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge durchaus nachvollziehbar und eine sinnvolle Lösung.

Zu § 19a „Automatische Überwachung“ Abs. 2 bis 5:

Aktuell wird zur Feststellung, ob ein Kraftfahrzeug im Gewichtsbereich von 3,5 Tonnen höchstem zulässigen Gesamtgewicht die Maut ordnungsgemäß entrichtet hat, von der ASFINAG eine automatisierte Einschätzung getroffen. Einerseits dient dies dazu, um festzustellen welche Art der Mauteinhebung für ein Fahrzeug zu erfolgen wäre und andererseits welche für die fahrleistungsabhängige Bemautung maßgebliche Anzahl von Achsen ein Fahrzeug aufweist. Durch diese automatisierte Erkennung kommt es immer wieder zu Nachbearbeitungen, da eine eindeutige Zuordnung von Fahrzeugen allein aufgrund von äußeren Fahrzeugmerkmalen nicht möglich ist.

Im vorliegenden Entwurf ist in den Erläuternden Bemerkungen zu § 19a folgendes ausgeführt: *„Zur Vermeidung von künftigen Mehrfachaufwänden sowie zur Datenminimierung im Sinne der DSGVO soll diese manuell durchgeführte Zuordnung gemeinsam mit ausgewählten Parametern zur Wiedererkennung des Fahrzeuges in pseudonymisierter Form gespeichert werden. Im Rahmen einer zukünftigen Erfassung desselben Fahrzeuges soll in weiterer Folge ein Abgleich der Parameter des erfassten Fahrzeuges mit den zu einem früheren Zeitpunkt erfassten Daten erfolgen und wird im Falle einer erfolgreichen Zuordnung für die weitere Verarbeitung auf das frühere Ergebnis der manuell durchgeführten*

Zuordnung zurückgegriffen. Eine weitere manuelle Nachbearbeitung ist in diesem Fall somit nicht erforderlich, der aufgetretene Verdachtsfall auf Mautprellerei wird automatisiert im System verworfen. In diesem Zusammenhang zeigt sich folgendes Problem: In der Praxis werden häufig Kleintransporter, wie beispielsweise überladene Sprinter, missbräuchlich für größere Transporte verwendet um Mautkosten zu sparen. Durch eine erstmalig positive Erfassung des Fahrzeuges wird quasi ein „Persilschein“ auf Dauer ausgestellt. Das Kraftfahrzeug kann künftig wesentlich mehr als die zulässigen 3,5 Tonnen Gesamtgewicht geladen haben und wird somit bei einer Kontrolle als herkömmliches Fahrzeug unter 3,5 Tonnen ausgewiesen. Mit diesem Schritt wäre einer Ausweitung des Missbrauchs Tür und Tor geöffnet. Eine gewisse Anzahl an Nachbearbeitungen von Seiten der ASFINAG wird in der Praxis ohnehin notwendig und in weiterer Folge auch unvermeidbar sein.

Zusammenfassend wird festgehalten: Der Verzicht der Einhebung des Grundkilometertarifes zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung wird von Seiten der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol äußerst kritisch gesehen und aus den vorgebrachten Gründen abgelehnt. Wie bereits ausgeführt, liegen Luftverschmutzung nicht einzig und allein bei den verwendeten Motoren, sondern auch an den Bremsen und Reifen der Fahrzeuge bzw. der Aufwirbelung von Feinstaub. Auf der einen Seite ist es positiv, Anreize für die Abkehr von Benzin- bzw. Dieselmotoren zu schaffen, dennoch darf auf der anderen Seite nicht außer Acht gelassen werden, dass der Straßenverkehr nicht sinkt und eine gewisse Luftverschmutzung ebenso in erheblichen Umfang gegeben ist. Die seit längerer Zeit geforderte Verlagerung von der Straße hin auf die Schiene wird durch diesen Schritt mit Sicherheit nicht erreicht. Ebenfalls kritisch zu hinterfragen ist die geplante Ausdehnung der automatischen Überwachung in Form einer Verwendung von ausgewählten Parametern, welche zur Wiedererkennung des Fahrzeuges in pseudonymisierter Form dienen.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol ersucht um ausreichende Berücksichtigung der oben angeführten Kritikpunkte.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)