

## Bericht zur Regierungsvorlage

### I. Allgemeines:

#### 1. Ziel und wesentlicher Inhalt:

1.1. Der vorliegende Entwurf dient der Umsetzung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung **bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge** (im Folgenden kurz als Wegekosten-Richtlinie bezeichnet) sowie der Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (im Folgenden kurz als EETS-Richtlinie bezeichnet).

1.2. Im Bereich der Kompetenz des Landes ist zur Umsetzung der Wegekosten-Richtlinie sowie der EETS-Richtlinie das Straßengesetz zu ändern. Folgende Änderungen sind dazu vorgesehen:

- Der Begriff des „Benützungsentgeltes“ wird durch die Begrifflichkeiten der Wegekosten-Richtlinie „Maut- und Benützungsgebühren“ ersetzt. Außerdem werden die übrigen, für die Umsetzung ins Landesrecht erforderlichen Begriffe der Wegekosten-Richtlinie definiert.
- Statt der bisher zersplitterten Regelungen über Benützungsentgelte soll nun ein neuer Abschnitt den Maut- und Benützungsgebühren auf sämtlichen öffentlichen Straßen gewidmet werden. In diesem Abschnitt sollen die Bestimmungen der Wegekosten-Richtlinie umgesetzt werden, soweit Landeskompetenzen berührt sind.
- Darüber hinaus soll die Möglichkeit eines Widerrufs der Genehmigung von Maut- und Benützungsgebühren vorgesehen werden.
- Zur Umsetzung der EETS-Richtlinie sind Vorschriften zur Durchsetzung allfälliger rechtlicher Konsequenzen bei Nichtentrichtung der vorgeschriebenen Maut- oder Benützungsgebühren erforderlich. Zunächst hat die Datenabfrage aus Fahrzeugzulassungsregistern anderer EU-Mitgliedstaaten im Wege der Nationalen Kontaktstelle (Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; vgl. § 30a Abs. 1 BStMG) zu erfolgen. Darüber hinaus ist dem Zulassungsbesitzer vor Erhebung von Folgemaßnahmen ein Informationsschreiben, das den Vorgaben der EETS-Richtlinie entspricht, zu übermitteln.
- Schließlich ist vor dem Hintergrund einer effektiven Wirkung des Unionsrechts eine Strafbestimmung im Fall einer Einhebung von Maut- oder Benützungsgebühren ohne die notwendige Genehmigung erforderlich.

Anzumerken ist, dass die Wegekosten-Richtlinie keine Änderung des Güter- und Seilwegegesetzes erfordert. Hinsichtlich der Nutzung mit Kraftfahrzeugen können Güterwege i.S.d. genannten Gesetzes unter den in § 30 Abs. 1 Straßengesetz festgesetzten Voraussetzungen zu öffentlichen Privatstraßen werden. In diesem Fall sind die Bestimmungen des 12. Abschnittes des Straßengesetzes, sohin die nunmehr umzusetzenden Bestimmungen über Maut- und Benützungsgebühren, auch auf diese Straßen anzuwenden. Ansonsten sind die Bestimmungen der Wegekosten-Richtlinie jedoch nur auf Straßen, die dem öffentlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen dienen, anzuwenden, weshalb eine darüber hinausgehende Umsetzung im Güter- und Seilwegegesetz nicht erforderlich ist und eine entsprechende Klarstellung des Anwendungsbereiches des 12. Abschnittes auch in § 30 Abs. 2 des vorliegenden Entwurfs erfolgt.

#### 2. Kompetenzen:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf die Gesetzgebungskompetenz des Landes nach Art. 15 Abs. 1 B-VG. Nach dieser Bestimmung verbleibt eine Angelegenheit im selbständigen Wirkungsbereich der Länder, soweit sie nicht ausdrücklich durch die Bundesverfassung der Gesetzgebung oder auch der Vollziehung des Bundes übertragen ist.

#### 3. Finanzielle Auswirkungen:

##### 3.1. Finanzielle Auswirkungen im Bereich des Landes

##### 3.1.1. Personalaufwand und betrieblicher Sachaufwand

Im Vergleich zur bisherigen Rechtslage ist von einem Mehraufwand bei der Durchführung des Verfahrens bei zukünftig beantragten Genehmigungen für Maut- und Benützungsgebühren auszugehen, da aufgrund des höheren Prüfungsaufwandes eine längere Bearbeitungszeit angenommen wird. Konkret wird damit gerechnet, dass dieses etwa zwei Stunden mehr in Anspruch nehmen wird als dies bisher der

Fall war. Das führt bei Verwendung eines Landesbediensteten der Gehaltsklasse 17/4 zu einem zusätzlichen Personalaufwand (inkl. arbeitsplatzbezogenem betrieblichen Sachaufwand) von 230,86 Euro pro durchzuführendem Verfahren. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist jedoch davon auszugehen, dass die Anzahl dieser Verfahren äußerst gering sein dürfte.

Für die Abwicklung eines allfälligen Strafverfahrens wird bei den Bezirkshauptmannschaften von einem Aufwand von fünf Stunden ausgegangen, was bei einer Bearbeitung durch einen Landesbediensteten der Gehaltsklasse 13/5 einen finanziellen Aufwand (Personalaufwand und arbeitsplatzbezogener betrieblicher Sachaufwand) von 451,50 Euro pro Strafverfahren bedeutet. Auch hier ist jedoch mit einer sehr geringen Zahl an derartigen Verfahren zu rechnen.

### *3.1.2. Verminderte Einnahmen*

Da bislang auf Landesstraßen keinerlei Maut- und Benützungsgebühren eingehoben wurden, wird es durch den gegenständlichen Gesetzesvorschlag zu keiner Verringerung (privatwirtschaftlicher) Einnahmen des Landes kommen.

## *3.2. Finanzielle Auswirkungen im Bereich der Gemeinden*

### *3.2.1. Personalaufwand und betrieblicher Sachaufwand*

Für die Genehmigung neuer Maut- und Benützungsgebühren ist aufgrund der gestiegenen Komplexität des Verfahrens mit einem Mehraufwand von zwei Stunden pro Verfahren zu rechnen. Der Einfachheit halber wird von der Bearbeitung durch einen Landesbediensteten der Gehaltsklasse 17/4 ausgegangen. Dies führt zu einem zusätzlichen Personalaufwand (einschließlich des arbeitsplatzbezogenen betrieblichen Sachaufwandes) in Höhe von 230,86 Euro pro durchzuführendem Verfahren. Es ist jedoch auch in diesem Zusammenhang davon auszugehen, dass die Anzahl der Verfahren eher gering sein dürfte.

### *3.2.2. Verminderte Einnahmen*

Da nach den vorliegenden Informationen bislang auf Gemeindestraßen keinerlei Maut- und Benützungsgebühren eingehoben wurden, wird es durch den gegenständlichen Gesetzesvorschlag zu keiner Verringerung (privatwirtschaftlicher) Einnahmen der Gemeinden kommen.

## **4. EU-Recht:**

Der vorliegende Entwurf dient der Umsetzung der Wegekosten-Richtlinie sowie der EETS-Richtlinie. Soweit im vorliegenden Entwurf auf diese Richtlinien verwiesen wird, sind diese im Falle ihrer Änderung nach Ablauf der Umsetzungsfrist in ihrer jeweils aktuellen Fassung anzuwenden. Derzeit erstrecken sich diese Verweise daher auf die Wegekosten-Richtlinie in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362 und die EETS-Richtlinie in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362.

## **5. Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche:**

Der Entwurf hat keine besonderen Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche.

## **6. Auswirkungen auf die Ziele der Energieautonomie, des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung:**

Es ist davon auszugehen, dass sich die geplanten Änderungen kaum auf die Ziele der Energieautonomie, des Klimaschutzes bzw. der Klimawandelanpassung auswirken werden, da lediglich Bestimmungen über die Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren statt der bereits bisher bestehenden Regelungen über die Einhebung von Benützungsentgelten eingeführt werden. Eine klimarelevante Änderung des Nutzungsverhaltens wird damit voraussichtlich nicht einhergehen.

## **II. Zu den einzelnen Bestimmungen:**

### **Zu Z. 1 und 3 (Entfall der §§ 15, 22, 24 und 32):**

Um ein einheitliches Regelungsregime hinsichtlich der Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren zu schaffen, werden die bisherigen Bestimmungen über Benützungsentgelte gestrichen und ein solches im 12. Abschnitt für alle Arten öffentlicher Straßen geschaffen.

#### **Zu Z. 2 (§ 30 Abs. 2 letzter Satz):**

Die Ergänzung in § 30 Abs. 2 letzter Satz dient der Klarstellung, dass die im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Bestimmungen zu Maut- und Benützungsgebühren auf Straßen, die nicht dem Gemeingebrauch durch Kraftfahrzeuge gewidmet sind, nicht anzuwenden sind. Derartige Straßen sind beispielsweise Güterwege i.S.d. Güter- und Seilwegegesetzes, welche ex lege dem Gemeingebrauch durch Fußgänger gewidmet sind (vgl. § 11 Abs. 2 lit. f des Güter- und Seilwegegesetzes). Sobald die Straße jedoch dem Gemeingebrauch (auch) durch Kraftfahrzeuge gewidmet wird, finden die Bestimmungen des 12. Abschnittes Anwendung. Dadurch ist sichergestellt, dass die Wegekosten-Richtlinie auf sämtlichen Straßen, die dem öffentlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen dienen, umgesetzt wird.

#### **Zu Z. 4 (§§ 58a bis 58g):**

Die Umsetzung der Wegekosten-Richtlinie sowie der EETS-Richtlinie erfolgt in den neu eingefügten §§ 58a bis 58g. Dabei wurden die bestehenden Bestimmungen zusammengefasst und die erforderlichen Anpassungen zur Umsetzung der genannten Richtlinien vorgenommen. Darüber hinaus wurden einige Anpassungen vorgenommen, welche zwar nicht unmittelbar auf der Wegekosten-Richtlinie bzw. der EETS-Richtlinie beruhen, aber zur effektiven Umsetzung derselben erforderlich sind. Diese Änderungen sollen in den nächsten Absätzen näher erläutert werden.

#### *Zu § 58a:*

In Umsetzung der Wegekosten-Richtlinie ist es notwendig, die im 12. Abschnitt verwendeten Begriffe zu definieren. Diese Definitionen beruhen auf jenen der umzusetzenden Richtlinie, wenngleich geringfügige Anpassungen vorgenommen wurden, um diese besser in das bestehende System des Straßengesetzes zu integrieren. Diese Bestimmung dient daher der Umsetzung des Art. 2 Abs. 1 Z. 7, 16, 18, 21, 22, 24 und 26 der Wegekosten-Richtlinie.

Bei einer Mautgebühr handelt es sich um eine streckenabhängige Gebühr, während die Benützungsg Gebühr zeitabhängig ist. Die Unterscheidung zwischen diesen beiden Begriffen ist insofern relevant, als die Wegekosten-Richtlinie und in weiterer Folge der nunmehr vorliegende Entwurf für diese beiden Formen teilweise unterschiedliche Kriterien festlegt. Es ist sohin in einem ersten Schritt stets zu prüfen, ob es sich bei der beantragten Gebühr um eine Maut- oder eine Benützungsg Gebühr handelt.

Zum im Straßengesetz verwendeten Begriff „Kraftfahrzeug“ ist auszuführen, dass die Wegekosten-Richtlinie diesen Begriff nicht eigens definiert. „Fahrzeuge“ i.S.d. Wegekosten-Richtlinie sind jedoch Kraftfahrzeuge mit vier oder mehr Rädern oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güter- oder Personenkraftverkehr auf Straßen bestimmt sind oder verwendet werden. Diese Definition des Kraftfahrzeugs entspricht nicht der nationalen Auslegung dieses Begriffes (vgl. § 2 Z. 1 KFG 1967), wonach Kraftfahrzeug ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug ist, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. Demnach sind im nationalen Recht – im Gegensatz zur Wegekosten-Richtlinie – auch Motorräder, Motorfahrräder u.dgl. als Kraftfahrzeuge zu definieren. Da diese bereits nach der geltenden Rechtslage von den Bestimmungen über Benützungsentgelte umfasst sind, soll dies weiterhin der Fall sein. Aus diesem Grund wird in Umsetzung der Wegekosten-Richtlinie die Definition des Fahrzeugs nicht übernommen, sondern vielmehr der nationale Begriff des Kraftfahrzeuges, welcher insofern weiter als jener des Fahrzeugs i.S.d. Wegekosten-Richtlinie ist, verwendet.

Alle übrigen, in dieser Bestimmung definierten Begriffe dienen unmittelbar der Umsetzung der Wegekosten-Richtlinie.

#### *Zu § 58b Abs. 1:*

Gemäß Art. 7 Abs. 2 der Wegekosten-Richtlinie steht es den Mitgliedstaaten frei, auf Straßen, die nicht unter Abs. 1 fallen, sohin jenen des unionsrechtlich relevanten „niederrangigen“ Straßennetzes, einzuheben, sofern dadurch der internationale Verkehr nicht diskriminiert wird und es zu keiner Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen kommt. Außerdem müssen für die Einhebung derartiger Maut- und Benützungsg Gebühren weitere Voraussetzungen erfüllt werden, welche in den folgenden Bestimmungen umgesetzt und an den entsprechenden Stellen detaillierter erläutert werden sollen. Da der in der Richtlinie verwendete Begriff der „Straßen“ unionsrechtlich auszulegen ist, sind darunter alle befestigten Verkehrswege, die öffentlich zugänglich sind, zu verstehen. Aus diesem Grund sind grundsätzlich sämtliche Straßentypen des Straßengesetzes von der Richtlinie umfasst. Da die

Richtlinie jedoch nur Bestimmungen für die Benützung von Straßen mit Kraftfahrzeugen vorsieht, erfolgt, wie oben bereits erwähnt, in § 30 Abs. 2 eine entsprechende Klarstellung in Bezug auf den Anwendungsbereich des 12. Abschnittes.

Da die Voraussetzungen für die Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren auf Landes- und Gemeindestraßen von jenen für die Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren auf anderen öffentlichen Straßen abweichen, widmet sich § 58b Abs. 1 zunächst den Landes- und Gemeindestraßen, während Genossenschaftsstraßen und öffentliche Privatstraßen in Abs. 2 *leg.cit.* behandelt werden.

Die Grundvoraussetzungen orientieren sich dabei an den derzeit geltenden Bestimmungen: So kommt die Berechtigung zur Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren wie bisher dem jeweiligen Straßenerhalter (vgl. die §§ 12 Abs. 9 und 20 Abs. 10) zu. Land und Gemeinden treten dabei jeweils als Träger von Privatrechten auf.

Auf (Teil-)Strecken, für welche bereits eine Mautabgabe zu entrichten ist, können keine Maut- oder Benützungsgebühren eingehoben werden. Bei einer Mautabgabe handelt es sich im Gegensatz zu den bisherigen Benützungsentgelten und den nunmehrigen Maut- und Benützungsgebühren i.S.d. Straßengesetzes um öffentlich-rechtliche Abgaben i.S.d. § 16 Abs. 1 Z. 8 FAG 2024. Derzeit werden in Vorarlberg keine derartigen Mautabgaben eingehoben. Der Vollständigkeit halber soll allerdings für diesen Fall klargestellt werden, dass eine kumulative Einhebung von Mautabgaben und Maut- oder Benützungsgebühren nicht zulässig ist.

Bei den Maut- und Benützungsgebühren i.S.d. Straßengesetzes handelt es sich um ein nach privatrechtlichen Grundsätzen zu beurteilendes Entgelt für die Benützung von Straßen (vgl. dazu bereits ErläutRV 69 BlgVlbgLT 20. GP 802). Die Voraussetzungen, unter welchen diese eingehoben werden können, orientierten sich für Landes- und Gemeindestraßen bisher dennoch an den Vorgaben des jeweiligen FAG, welche nur Abgaben hoheitlicher Natur zum Inhalt haben und daher für ein privatrechtliches Entgelt grundsätzlich unbeachtlich wären. Trotz des privatrechtlichen Charakters zu beachten ist jedoch der verfassungsrechtlich verankerte Gleichheitsgrundsatz und das aus ihm erfließende Sachlichkeitsgebot. In diesem Zusammenhang ist auf das höchstgerichtliche Erkenntnis VfSlg. 14.895/1997 hinzuweisen, wonach eine Einbeziehung sämtlicher Brücken in ein Road-pricing-System ohne Berücksichtigung des Bau- und Erhaltungsaufwandes dem Sachlichkeitsgebot widerspreche. Aus diesen Ausführungen ist der Schluss zu ziehen, dass eine – auch nach privatrechtlichen Grundsätzen zu beurteilende – Maut- oder Benützungsgebühr für Landes- und Gemeindestraßen nur dann zulässig ist, wenn sie aufgrund besonderer Umstände sachlich gerechtfertigt ist. Aus diesem Grund soll als Voraussetzung für die Einhebung von Maut- oder Benützungsgebühren in Zukunft statt der Anknüpfung an die Vorgaben des FAG 2024 das Vorliegen einer sachlichen Rechtfertigung aufgrund des besonders hohen Bau- bzw. Erhaltungsaufwandes erforderlich sein. Von einem besonders hohen Bau- und Erhaltungsaufwand ist beispielsweise bei der Errichtung von Brücken, Tunnels oder Schutzbauten oder bei der Notwendigkeit eines verstärkten Winterdienstes auszugehen.

*Zu § 58b Abs. 2:*

In Abs. 2 werden die Voraussetzungen für die Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren auf Genossenschaftsstraßen und öffentlichen Privatstraßen definiert. Diese Bestimmung ist im Wesentlichen identisch mit den bisherigen Bestimmungen zu Benützungsentgelten auf den genannten Straßen (vgl. die §§ 24 und 32 in der derzeit geltenden Fassung).

Die Klarstellung, dass die Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren nur zulässig ist, soweit nicht private Rechte entgegenstehen, entspricht der bisher zum Benützungsentgelt auf öffentlichen Privatstraßen bestehenden Regelung. Diese Einschränkung nimmt darauf Bedacht, dass etwa eine Wegservitut bereits ersessen wurde (vgl. ErläutRV 36 BlgVlbgLT 20. GP 806).

*Zu § 58b Abs. 3:*

Die Bestimmung des Abs. 3 dient der Umsetzung des Art. 7 Abs. 2 der Wegekosten-Richtlinie. Es wird festgelegt, dass die Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren den internationalen Verkehr nicht diskriminieren und nicht zur Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Unternehmen führen darf. Die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsteilnehmern stellt eines der Hauptziele der Wegekosten-Richtlinie dar (vgl. den 8. Erwägungsgrund).

*Zu § 58b Abs. 4:*

Diese Bestimmung dient der Umsetzung des Art. 7 Abs. 4 der Wegekosten-Richtlinie.

*Zu § 58b Abs. 5:*

Mit dieser Bestimmung wird Art. 7 Abs. 5 der Wegekosten-Richtlinie umgesetzt. Dabei ist zu beachten, dass das darin verankerte Diskriminierungsverbot keine Ausnahme zulässt und daher eine unterschiedliche Behandlung nicht durch wichtige Gründe gerechtfertigt werden kann (vgl. dazu EuGH 26.09.2000, C-205/98, Kommission/Österreich, EU:C:2000:493, Rn. 90, 95 und 99). Es bleibt dem Straßenerhalter jedoch unbenommen, eine unterschiedliche Behandlung aufgrund anderer Merkmale vorzunehmen, soweit es sich dabei um eine Unterscheidung nach sachlichen Kriterien handelt. So wäre beispielsweise denkbar, für die Benützung einer Straße mit emissionsfreien Fahrzeugen keine oder geringere Maut- oder Benützungsgebühren einzuheben.

*Zu § 58b Abs. 6:*

Die Bestimmung des Abs. 6 soll im Vergleich zu den bisherigen Bestimmungen über die Höhe der Benützungsentgelte im Wesentlichen unverändert bleiben; lediglich der Ausdruck „Benützungsentgelt“ wird an die Begrifflichkeiten der Wegekosten-Richtlinie („Maut- und Benützungsgebühren“) angepasst. Hinsichtlich der heranzuziehenden Bau- und Erhaltungskosten bei öffentlichen Privatstraßen und Genossenschaftsstraßen ist wie bisher ein der Benützung der Straße durch den Straßenerhalter bzw. dessen Mitglieder entsprechender Betrag in Abzug zu bringen. Dies ist vor dem Hintergrund, dass der Straßenerhalter bzw. die Mitglieder der Straßengenossenschaften selbst keine Maut- und Benützungsgebühren zu bezahlen haben, erforderlich, um deren Beiträge nicht auf andere Straßenbenützer überzuwälzen. Sollte eine Maut- oder Benützungsgebühr nur für einen Teil der Straße eingehoben werden, so sind für die Berechnung der Höhe der zulässigen Maut- oder Benützungsgebühren auch nur jene Bau- und Erhaltungskosten zu berücksichtigen, die sich auf den betroffenen Bereich beziehen.

*Zu § 58b Abs. 7:*

Bei der taxativen Aufzählung jener Fahrzeuge, für welche keine Maut- oder Benützungsgebühr eingehoben werden darf, sollen im Vergleich zu den bislang geltenden Bestimmungen folgende Änderungen vorgenommen werden: Bislang war für Fahrzeuge, die ausschließlich der Bewirtschaftung von landwirtschaftlichen Grundstücken dienen, die über Landes- oder Gemeindestraßen erreichbar sind, kein Benützungsentgelt zu entrichten. Diese Ausnahmebestimmung soll nun entfallen, zumal auf derartigen Straßen bislang ohnehin kein Benützungsentgelt eingehoben wurde. Ob und inwieweit eine vom Straßenerhalter festgelegte Ausnahme für den landwirtschaftlichen Verkehr zulässig ist, ist insbesondere am Diskriminierungsverbot des § 58b Abs. 5 zu messen. Neu geschaffen werden soll ein Ausnahmetatbestand für Menschen mit Behinderung (vgl. dazu den 16. Erwägungsgrund der Wegekosten-Richtlinie). Es wird dabei auf den Lenker oder Mitfahrer, nicht auf den Zulassungsbesitzer abgestellt. Der Nachweis der Behinderung erfolgt durch Vorlage eines Ausweises nach § 29b Abs. 1 der StVO 1960 oder eines mit diesem vergleichbaren Ausweises. Ein vergleichbarer Ausweis ist insbesondere der EU-Parkausweis i.S.d. Empfehlung des Rates 98/376/EG, mit welcher ein standardisiertes EU-Muster für Parkausweise geschaffen wurde. Dadurch wird sichergestellt, dass auch ausländische Personen mit Behinderung die Ausnahme in Anspruch nehmen können, und sohin eine (mittelbare) Diskriminierung verhindert. Diese Ausnahme gilt jedoch nur für die Benützung von Straßen mit Personenkraftwagen, da verhindert werden soll, dass beispielsweise Kraftomnibusse von der Entrichtung der Gebühr befreit sind, wenn eine einzige mitfahrende Person über einen Ausweis im genannten Sinne verfügt. Darüber hinaus soll ein zusätzlicher Ausnahmetatbestand für Pannenfahrzeuge im Einsatz eingefügt werden. Dies erscheint im Hinblick auf die Gewährleistung der Verkehrssicherheit zweckmäßig und sachgerecht.

*Zu § 58b Abs. 8:*

In Abs. 8 sind das Entstehen der Schuld sowie der Schuldner der Gebühren geregelt. Der Schuldner der Gebühren wurde bislang nicht ausdrücklich festgelegt. Es erscheint jedoch zweckmäßig, im Rahmen der gegenständlichen Neuregelung von Maut- und Benützungsgebühren explizit klarzustellen, dass Schuldner der Lenker des Kraftfahrzeuges oder (subsidiär) dessen Zulassungsbesitzer ist. Der Zulassungsbesitzer soll dementsprechend nur in jenen Fällen als Schuldner herangezogen werden können, in welchen der Lenker des Kraftfahrzeugs nicht feststellbar ist. Die Bestimmung über die Fälligkeit soll nunmehr entfallen, da diese bei Verwendung verschiedener Mautsysteme zu Auslegungsschwierigkeiten führen kann und die Fälligkeit von Geldschulden sich – wenn nichts anderes vereinbart ist – ohnehin nach den Bestimmungen des allgemeinen Zivilrechts richtet (vgl. dazu z.B. *Reischauer in Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 1334 Rz. 3). Der verpflichtende Hinweis auf die Gebührenpflicht soll vermeiden, dass Personen die entsprechende Straße benützen, ohne sich der Gebührenpflicht bewusst zu sein. Gleichzeitig soll auf die

darauf hingewiesen werden, wie die Gebühr zu entrichten ist. Dazu zählt sowohl die Modalität (z.B. Automat oder Einhebung durch eine Person zu Beginn oder am Ende der gebührenpflichtigen Strecke) als auch der Ort der Entrichtung. Festzuhalten ist jedoch, dass es für den Hinweis auf die Gebührenpflicht als ausreichend erachtet wird, wenn sich am Beginn der gebührenpflichtigen Strecke ein Automat oder eine einhebende Person befindet. Außerdem soll auch auf die Höhe der Maut- oder Benützungsgebühren entsprechend hingewiesen werden. Zweckmäßig erscheint hierbei vor allem ein Anschlag am Ort der Einhebung; auch die Verwendung eines Automaten ist als geeigneter Hinweis zu qualifizieren, da die Höhe der Gebühren ersichtlich ist.

*Zu § 58b Abs. 9:*

Abs. 9 entspricht dem bisherigen Regelungsstand und dient lediglich der Klarstellung. Da es sich bei der Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren von Land und Gemeinden in der gegenständlichen Form um Akte der Privatwirtschaftsverwaltung handelt (vgl. VfGH 06.03.2001, A23/00 u.a.), sind allfällige Streitigkeiten vor den ordentlichen Gerichten (§ 1 JN) auszutragen.

*Zu § 58c:*

Diese Bestimmung dient der Umsetzung des Art. 7a der Wegekosten-Richtlinie und enthält Vorschriften, die für Benützungsgebühren zusätzlich zu den allgemeinen Bestimmungen für Maut- und Benützungsgebühren des § 58b zu beachten sind. Die Staffelung der Höhe der Benützungsgebühren, die in Art. 7a der Wegekosten-Richtlinie und in § 58c vorgesehen ist, dient der Verhinderung einer mittelbaren Diskriminierung ausländischer Straßennutzer und soll die Verhältnismäßigkeit der eingehobenen Gebühren sicherstellen (vgl. den 19. Erwägungsgrund der Wegekosten-Richtlinie).

*Zu § 58d:*

Diese Bestimmung setzt Art. 7j der Wegekosten-Richtlinie, welcher auf Art. 3 Abs. 1 der EETS-Richtlinie verweist, um. Gemäß Art. 3 Abs. 1 der EETS-Richtlinie nutzen alle neuen elektronischen Mautsysteme, die den Einbau oder die Verwendung von Bordgeräten erfordern, zur Mautabwicklung die Satellitenortung, Mobilfunk und/oder Mikrowellentechnik (5,8 GHz). Diese Bestimmung ist gemäß Art. 1 Abs. 2 lit. b der EETS-Richtlinie nicht anwendbar auf kleine, rein lokale Mautsysteme, bei denen die Kosten für eine Anpassung an die Anforderungen dieser Bestimmung außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen würden. Zur Klarstellung wurde diese Ausnahme in § 58d Abs. 3 aufgenommen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Verwendung eines elektronischen Mautsystems bei kleinen, rein lokalen Mautsystemen ohnehin nicht wirtschaftlich durchführbar wäre. Durch diese Ausnahmeregelung soll den Besonderheiten des niederrangigen Straßennetzes in der ländlichen Peripherie Rechnung getragen werden. Dabei handelt es sich häufig um Genossenschaftsstraßen oder öffentliche Privatstraßen, die zu touristischen oder Erholungszwecken entgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Das Entgelt wird meist mittels Automat oder händisch zu Beginn oder Ende der Straße bzw. des Straßenteils eingehoben. Die Finanzierung eines kostspieligen elektronischen Mautsystems wird dem Straßenerhalter einer solchen Straße in aller Regel nicht zugemutet werden können, weshalb davon auszugehen ist, dass solche Straßen (und damit alle Straßen, für deren Benützung in Vorarlberg derzeit eine Gebühr eingehoben wird) unter den Ausnahmetatbestand des Art. 1 Abs. 2 lit. b der EETS-Richtlinie fallen.

Die Verordnungsermächtigung dient der Sicherstellung der Umsetzung der Vorgaben der EETS-Richtlinie. Derzeit werden in Vorarlberg keine elektronischen Mautsysteme verwendet; sollten solche jedoch in Zukunft zum Einsatz gelangen, so hätte die Landesregierung mittels Verordnung entsprechende Vorschriften zur Umsetzung der EETS-Richtlinie zu erlassen.

*Zu § 58e:*

Die Bestimmungen hinsichtlich der Genehmigung von Maut- und Benützungsgebühren auf Genossenschaftsstraßen und öffentlichen Privatstraßen wurden an die Vorgaben der Wegekosten-Richtlinie angepasst. Zuständig für die Genehmigung von Maut- und Benützungsgebühren auf Genossenschaftsstraßen und öffentlichen Privatstraßen ist die in § 59 definierte Behörde.

Neu geschaffen werden soll die Möglichkeit des Widerrufs einer erteilten Genehmigung durch die Behörde, wenn dieser bekannt wird, dass die Einnahmen die in § 58b Abs. 6 genannten Aufwendungen erheblich übersteigen. Auf welche Weise dies der Behörde bekannt wird, spielt keine Rolle. Es besteht jedoch keine Verpflichtung der Behörde, ohne konkrete Anhaltspunkte von sich aus Überprüfungen vorzunehmen. Ein Widerruf soll nicht bereits bei geringfügigem, sondern erst bei erheblichem

Übersteigen der in § 58b Abs. 6 genannten Aufwendungen zulässig sein. Davon ist auszugehen, wenn die Einnahmen die Ausgaben um jedenfalls mehr als 15 % übersteigen.

Der Widerruf wird mit Rechtskraft des entsprechenden Bescheides wirksam. Parteistellung in einem derartigen Verfahren kommt jedenfalls dem jeweiligen Straßenerhalter zu.

*Zu § 58f:*

Nach dem derzeitigen Stand der Technik impliziert insbesondere der Einsatz elektronischer Systeme bei der Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren – zumindest im Hinblick auf natürliche Personen als KFZ-Halter – die Verwendung personenbezogener Daten in Form der Zuordnung elektronischer Abbuchungsgeräte, der Fahrzeugkennzeichen sowie im Fall der Durchsetzung der Gebührenpflicht mittels Kontrollmaßnahmen. Angesichts des privatrechtlichen Charakters einzuhebenden Entgelte (vgl. § 58b Abs. 9) stellt dieser Einhebungs- und Kontrollvorgang keinen staatlichen Eingriff dar, für welchen der Determinierungsmaßstab des Art. 18 B-VG i.V.m. § 1 Abs. 2 DSGVO maßgeblich wäre. Aus der grundsätzlichen gesetzlichen Verpflichtung zur Verwendung eines elektronischen Mautsystems resultieren aber positive Schutzpflichten für den Gesetzgeber (vgl. die Judikatur des EGMR zu Art. 8 EMRK). Dieser hat insbesondere dafür vorzusorgen, dass private Eingriffe in das mit Drittwirkung ausgestattete Grundrecht auf Datenschutz auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt werden. Dies soll durch die gegenständliche Bestimmung mittels Zweckbeschränkungen, Vorschriften zur Löschung der Daten und der Verpflichtung zum Treffen von Vorkehrungen technischer und organisatorischer Art, die den Schutz der Geheimhaltungsinteressen der betroffenen Partei garantieren, erfolgen. Festgehalten wird, dass der Zweck der Gebühreneinhebung auch die gerichtliche Eintreibung nicht bezahlter Maut- bzw. Benützungsgebühren umfasst.

*Zu § 58g:*

Diese Bestimmung dient der Umsetzung der Vorgaben des VIII. Kapitels der EETS-Richtlinie, welche unabhängig von der Art des Mautsystems (elektronisch oder nicht elektronisch) anzuwenden sind. Diese Vorgaben beziehen sich auf das Verfahren bei Verfolgung allfälliger Rechtsansprüche durch den Straßenerhalter (sowie ein allfälliges Verwaltungsstrafverfahren) aufgrund der Nichtentrichtung der vorgeschriebenen Maut- und Benützungsgebühren bei grenzüberschreitenden Sachverhalten. Eine Abfrage aus Fahrzeugzulassungsregistern anderer EU-Mitgliedstaaten hat in diesen Fällen über die Nationale Kontaktstelle im Sinne des Art. 23 der EETS-Richtlinie, das ist gemäß § 30a Abs. 1 BStMG die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, zu erfolgen. Handelt es sich um inländische Fahrzeuge, so stellen § 47 Abs. 2a bzw. Abs. 4 KFG 1967 die maßgeblichen Rechtsgrundlagen für die Durchführung sog. Halterabfragen dar.

Abs. 2 setzt Art. 24 und 25 der EETS-Richtlinie um und sieht dafür eine Verpflichtung des Straßenerhalters vor, vor Erhebung von Folgemaßnahmen aufgrund der Nichtentrichtung von Maut- oder Benützungsgebühren dem Zulassungsbesitzer ein Informationsschreiben, welches den Vorgaben der EETS-Richtlinie entspricht, zu übermitteln.

In Abs. 3 wird schließlich in Umsetzung des Art. 25 Abs. 1 lit. d der EETS-Richtlinie vorgesehen, dass der Straßenerhalter verpflichtet ist, den Zulassungsbesitzer im Informationsschreiben nach Abs. 2 zur Zahlung einer Ersatzgebühr aufzufordern. Die Leistung dieser Ersatzgebühr führt zur Beendigung der Nichtentrichtung der Maut, was insbesondere das Absehen weiterer rechtlicher Schritte durch den Straßenerhalter (§ 58g Abs. 3) und die Straffreiheit nach § 62 Abs. 1 lit. n zur Folge hat (vgl. Art. 25 Abs. 1 lit. d der EETS-Richtlinie). Die Ersatzgebühr ist dabei vom Straßenerhalter innerhalb des gesetzlich vorgegebenen Rahmens festzusetzen.

Da die Vorgaben der EETS-Richtlinie zum Verfahren bei Nichtentrichtung von Maut- oder Benützungsgebühren nicht hinsichtlich der Art der Folgemaßnahmen (zivilrechtlich oder verwaltungsstrafrechtlich) unterscheiden, normiert Abs. 4, dass die Abs. 1 und 2 zur Abfrage von Fahrzeugdaten bzw. zum Informationsschreiben sinngemäß auch für die Bezirkshauptmannschaft als Verwaltungsstrafbehörde in einem allfälligen Verwaltungsstrafverfahren gelten. Abs. 3 betreffend die Ersatzgebühr ist hingegen im Verwaltungsstrafverfahren vor der Bezirkshauptmannschaft nur insoweit relevant, als die Entrichtung der Ersatzgebühr zur Straffreiheit nach § 62 Abs. 1 lit. n führt.

#### **Zu Z. 5 und 9 (Änderung der Abschnittsbezeichnungen):**

Aufgrund des Einfügens des 12. Abschnitts über die Maut- und Benützungsgebühren sind die nachfolgenden Abschnitte neu zu bezeichnen.

**Zu Z. 6, 7 und 8 (§ 62 Abs. 1):**

Aufgrund des Entfalls des bisherigen § 62 Abs. 1 lit. c sind die nachfolgenden literae neu zu bezeichnen. Der bisherige § 62 Abs. 1 lit. c wird als nunmehriger § 62 Abs. 1 lit. n wieder eingefügt, wobei klargestellt wird, dass auch bei Entrichtung der vom Straßenerhalter nach § 58g Abs. 3 vorgeschriebenen Ersatzgebühr im Nachhinein Straffreiheit eintritt. Festgehalten wird, dass nach § 62 Abs. 1 lit. n nur der Lenker des Fahrzeugs, nicht aber dessen Mitfahrer oder der Zulassungsbesitzer, soweit er vom Lenker verschieden ist, strafbar ist.

Darüber hinaus soll vor dem Hintergrund des Grundsatzes der Effektivität des Unionsrechts in lit. o eine neue Strafbestimmung geschaffen werden für Fälle, in welchen ohne die erforderliche Genehmigung auf einer öffentlichen Straße Maut- oder Benützungsgebühren eingehoben werden.

**Zu Z. 10 (§ 68):**

Die Übergangsbestimmung stellt sicher, dass eine bereits erteilte Genehmigung auch als Genehmigung i.S.d. § 58e gilt. Sollte der Behörde bekannt werden, dass die Voraussetzungen des § 58e Abs. 2 nicht mehr vorliegen, so ist die Genehmigung gemäß § 58e Abs. 4 zu widerrufen. Diesbezüglich besteht jedoch keine Verpflichtung der Behörde, von sich aus Erhebungen durchzuführen (vgl. dazu die Ausführungen zu § 58e).