Vorblatt

Ziel(e)

- Verbesserung der Kostenwahrheit im Straßenverkehr durch die Anlastung externer Kosten
- Erzielung von Einnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs
- Effektivere Verfolgung von Mautprellerei in generalpräventiver Hinsicht

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Einbeziehung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung in die Berechnung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife
- Überweisung der von der ASFINAG erzielten Mehreinnahmen aus der Anlastung externer Kosten an den Bund zur Verwendung für die nachhaltige Gestaltung des Verkehrs
- Zeitliche Ausdehnung der Ermächtigung der Mautaufsichtsorgane, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben
- Benützung von Sondermautstrecken ohne ordnungsgemäße Entrichtung des geschuldeten Entgelts mit Pkw und Motorrädern wird zur Verwaltungsübertretung erklärt

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Die in der Novelle vorgesehene Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung führt zu Mehreinnahmen der ASFINAG, die von der Gesellschaft an den Bund zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs überwiesen werden. Die Einnahmen erhöhen sich im Jahr 2018, da ab diesem Jahr die Anlastung externer Kosten der Luftverschmutzung für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI erfolgen darf, danach sinken sie kontinuierlich, da aufgrund der laufenden Verbesserung der Fahrzeugflotte die Fahrleistung von Fahrzeugen mit höheren Schadstoffemissionen und damit höheren anlastbaren externen Kosten für Luftverschmutzung zurückgeht.

Die zeitliche Ausdehnung der Ermächtigung der Mautaufsichtsorgane, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben, und die Einführung des Verwaltungsstraftatbestandes Mautprellerei auf Sondermautstrecken führen zu Umsatzsteuermehreinnahmen und Mehreinnahmen bei Verwaltungsstrafen.

Da es sich bei den Einnahmen des Bundes aus der Anlastung externer Kosten um solche handelt, die zweckgebunden für die nachhaltige Gestaltung des Verkehrs zu verwenden sind, ergeben sich keine Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung.

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2015	2016	2017	2018	2019
Nettofinanzierung Bund	0	0	39.737	52.537	50.391
Nettofinanzierung Länder	0	0	88	93	92
Nettofinanzierung Gemeinden	0	0	19	22	22
Nettofinanzierung Gesamt	**0**	**0**	**39.844**	**52.652**	**50.505**

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern:

Die im Wege der fahrleistungsabhängigen Maut zu entrichtenden Beträge zur Anlastung externer Kosten und die zu entrichtende und keinem Vorsteuerabzug unterliegende Umsatzsteuer betrifft natürliche Personen nur dann, wenn sie das mautpflichtige Straßennetz mit Fahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt, nicht im Rahmen ihrer gewerblichen Tätigkeit benützen. Die finanzielle Belastung erfolgt dann nicht geschlechtsspezifisch.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen entsprechen den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union, und zwar den Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (im Folgenden: Wegekostenrichtlinie), ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. L 158 vom 10.06.2013 S. 356.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden

Einbringende Stelle:	bmvit
Vorhabensart:	Bundesgesetz
Laufendes Finanzjahr:	2015
Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2016

Problemanalyse

Problemdefinition

Auf Grundlage des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 in der geltenden Fassung werden derzeit Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t nur die Infrastrukturkosten im Wege der fahrleistungsabhängigen Mauttarife angelastet. Zur Verbesserung der Kostenwahrheit im Straßenverkehr sollen die Bestimmungen der Wegekostenrichtlinie über die Berücksichtigung externer Kosten bei der Festsetzung von Mauten umgesetzt werden. Zentraler Regelungsinhalt ist die Bestimmung des innerstaatlichen Rahmens, innerhalb dessen von der an die Mitgliedstaaten gerichteten Ermächtigung zur Anlastung externer Kosten Gebrauch gemacht werden soll (§ 9 BStMG).

Im Sinne des Artikel 9 Abs. 2 der Wegekostenrichtlinie sollen die aus der Anlastung externer Kosten von der ASFINAG vereinnahmten Mittel an den Bund für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs geleistet werden (Artikel II § 8b ASFINAG-Gesetz).

Darüber hinaus werden noch Änderungen vorgesehen, die sich aus der Praxis des Vollzuges des BStMG und aufgrund des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetzes 2013 ergeben.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Verzicht auf die Einhebung externer Kosten und der damit verbunden Einnahmen für den Bund zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2020

Evaluierungsunterlagen und -methode: Die interne Evaluierung erfolgt auf Basis der von der ASFINAG aus den Mauttransaktionen zur Verfügung zu stellenden Daten (Anteile der EURO-Emissionsklassen an der Gesamtfahrleistung).

Ziele

Ziel 1: Verbesserung der Kostenwahrheit im Straßenverkehr durch die Anlastung externer Kosten

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Anlastung nur der Infrastrukturkosten bei der	Anlastung auch der Kosten der verkehrsbedingten

Berechnung fahrleistungsabhängiger Mauttarife, keine verursachergerechte Anlastung externer Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung, keine entsprechenden Mauteinnahmen der ASFINAG	Luftverschmutzung und Lärmbelastung ab 1. Jänner 2017, die daraus resultierenden Mautmehreinnahmen der ASFINAG belaufen sich im Jahr 2017 auf 40,436 Mio. Euro, im Jahr 2018 auf 53,480 Mio. Euro und im Jahr 2019 auf 51,293 Mio. Euro.

Ziel 2: Erzielung von Einnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Keine Einnahmen aus dem Titel der externen Kosten für den Bundeshaushalt	Zusätzliche Einnahmen für den Bundeshaushalt zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs durch Überweisung der Mauteinnahmen der ASFINAG aus dem Titel der externen Kosten nach Abzug von jeweils 2 % der Einnahmen an den Bund. Diese Einnahmen des Bundes belaufen sich im Jahr 2017 auf 39,627 Mio. Euro, im Jahr 2018 auf 52,410 Mio. Euro und im Jahr 2019 auf 50,267 Mio. Euro.

Ziel 3: Effektivere Verfolgung von Mautprellerei in generalpräventiver Hinsicht

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
a) 4000 Fälle von Prellen der fahrleistungsabhängigen Maut, bei denen keine Ersatzmautaufforderung ergehen konnte, weil die Fahrzeuge nach der Verwaltungsübertretung Österreich verlassen hatten. b) 5000 Fälle von Mautprellerei bei der Benützung von Sondermautstrecken durch Pkw und Motorräder, ohne dass diese Fälle strafbar sind.	a) zusätzlich 3600 Ersatzmautzahlungen und 400 BStMG-Verwaltungsstrafverfahren b) zusätzlich 4500 Ersatzmautzahlungen und 500 BStMG-Verwaltungsstrafverfahren, gleichzeitig Entfall von StVO-Verwaltungsstrafverfahren wegen Verstoßes gegen Fahrverbote auf Sondermautstellen

Maßnahmen

Maßnahme 1: Einbeziehung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung in die Berechnung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife

Beschreibung der Maßnahme:

Festsetzung der Mauttarife unter Berücksichtigung externer Kosten nach Maßgabe des unionsrechtlich vorgegebenen Rahmens.

Umsetzung von Ziel 1, 2

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
keine Einbeziehung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und	Erlassung einer Mauttarifverordnung, in der die Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut unter

Lärmbelastung in die Berechnung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife	Berücksichtigung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung festgesetzt werden.

Maßnahme 2: Überweisung der von der ASFINAG erzielten Mehreinnahmen aus der Anlastung externer Kosten an den Bund zur Verwendung für die nachhaltige Gestaltung des Verkehrs

Beschreibung der Maßnahme:

Abschluss eines Vertrages des Bundes mit der ASFINAG über die näheren Modalitäten der Mittelüberweisung (Ermittlung der Kosten der Einhebung der Entgelte für externe Kosten durch die ASFINAG und ihre Abzugsfähigkeit von den zu überweisenden Mitteln, Termine der Überweisung).

Umsetzung von Ziel 2

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
keine Anlastung externer Kosten	Vereinnahmung der aus dem Titel der Anlastung externer Kosten von der ASFINAG erzielten Einnahmen. Die durch die Verwendung dieser Einnahmen bewirkten Auswirkungen auf die Umwelt werden gegebenenfalls in gesonderten wirkungsorientierten Folgeabschätzungen für Regelungsvorhaben bzw. Vorhaben von außerordentlicher finanzieller Bedeutung darzustellen sein.

Maßnahme 3: Zeitliche Ausdehnung der Ermächtigung der Mautaufsichtsorgane, von Zulassungsbesitzern aus Anlass der Kontrolle der Lenker ihrer Fahrzeuge eine vorläufige Sicherheit einzuheben

Beschreibung der Maßnahme:

Ausdehnung der geltenden Frist zur Einhebung einer vorläufigen Sicherheit aus Anlass der Kontrolle der Lenker, wenn der Verdacht einer mit dem kontrollierten Fahrzeug begangenen Verwaltungsübertretung gem. § 20 Abs. 2 oder 3 BStMG auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht, im Zusammenhang mit der durch das Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetz bewirkten Verlängerung der Verfolgungsverjährungsfrist im VStG.

Umsetzung von Ziel 3

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Frist zur Einhebung einer vorläufigen Sicherheit: drei Monate	Ausdehnung der Frist zur Einhebung einer vorläufigen Sicherheit auf neun Monate.

Maßnahme 4: Benützung von Sondermautstrecken ohne ordnungsgemäße Entrichtung des geschuldeten Entgelts mit Pkw und Motorrädern wird zur Verwaltungsübertretung erklärt

Beschreibung der Maßnahme:

Die Benützung von den in § 10 Abs. 2 BStMG genannten Mautabschnitten (Sondermautstrecken) ohne die ordnungsgemäße Entrichtung des nach den Straßensonderfinanzierungsgesetzen geschuldeten Entgelts wird als Verwaltungsübertretung im Sinne des § 20 Abs. 1 BStMG erklärt.

Umsetzung von Ziel 3

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Mautprellerei auf Sondermautstrecken, ohne dass die im BStMG vorgesehenen Bestimmungen zur Verfolgung und Ahndung von Verwaltungsübertretungen anwendbar sind.	Beseitigung einer Regelungslücke mit dem Ziel, dass auf solche Delikte die für Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 Abs. 1 vorgesehenen Bestimmungen über Strafrahmen (§ 20 Abs. 1), Aufforderung zur Entrichtung einer Ersatzmaut durch Mautaufsichtsorgane und ASFINAG (§ 19) und Zwangsmaßnahmen (§§ 27 bis 29) anwendbar sind.

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

- Langfristige finanzielle Auswirkungen

Das fünfte Finanzjahr ist repräsentativ für die langfristigen finanziellen Auswirkungen.

- Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung

Da es sich bei den Einnahmen des Bundes aus der Anlastung externer Kosten um solche handelt, die zweckgebunden für die nachhaltige Gestaltung des Verkehrs zu verwenden sind, ergeben sich keine Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung.

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

– Ergebnishaushalt – Laufende Auswirkungen

in Tsd. €	2015	2016	2017	2018	2019
Erträge	**0**	**0**	**39.737**	**52.537**	**50.391**
Nettoergebnis	**0**	**0**	**39.737**	**52.537**	**50.391**

Erläuterung

Grundlage für die Berechnung der jährlichen Einnahmen des Bundes aus den Entgelten für externe Kosten:

Gesamtfahrleistung auf dem Mautstraßennetz für das Jahr 2014 unter der Annahme, dass es in den Jahren 2015 und 2016 zu einer Steigerung der Gesamtfahrleistung in der Höhe von jeweils 1 % kommt und dass es in den Jahren 2017 bis 2019 zu einer Steigerung der Gesamtfahrleistung in der Höhe von jeweils 2 % kommt. Die Verteilung der Gesamtfahrleistung auf die EURO-Emissionsklassen in den Jahren 2015 bis 2019 wird wie folgt prognostiziert: EURO VI: Ende 2015: 29,2 %, Ende 2016: 43,0 %, Ende 2017: 54,0 %, Ende 2018: 63,5 %, Ende 2019: 72,2 %, EEV: Ende 2015: 31,8 %, Ende 2016: 30,0 %, Ende 2017: 25,2 %, Ende 2018: 21,0 %, Ende 2019: 16,3 %.; EURO V: Ende 2015; 27,6 %, Ende 2016: 21,9 %, Ende 2017: 16,8 %, Ende 2018: 12,3 %, Ende 2019: 9,1 %, EURO IV: Ende 2015: 4,1 %, Ende 2016: 2,3 %, Ende 2017: 2,0 %, Ende 2018: 1,6 %, Ende 2019: 1,2 %, EURO 0 bis III: Ende 2015: 7,3 %, Ende 2016: 2,8 %, Ende 2017: 2,0 %, Ende 2018: 1,6 %, Ende 2019: 1,2 %. Die Anlastung der externen Kosten erfolgt ab 1. Jänner 2017 und nur im Rahmen der unionsrechtlich zulässigen Höchstsätze für Fernstraßen im Sinne der Mitteilung der Europäischen Kommission, 2014/C 46/06 vom 18. Februar 2014, ohne dass diese Höchstsätze valorisiert werden, die Anlastung externer Kosten der Luftverschmutzung für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI erfolgt ab 1. Jänner 2018, die Anlastung externer Kosten erfolgt nur auf Strecken, auf welchen keine Querfinanzierungszuschläge eingehoben werden. Zur Anlastung der externen Kosten der Luftverschmutzung wird folgende Tarifgruppenbildung vorgesehen: Tarifgruppe A: EURO VI, Tarifgruppe B: EURO V und EEV, Tarifgruppe C: EURO IV, Tarifgruppe D:

EURO 0 bis III. Folgende Grundkilometertarife sollen somit zur Anwendung kommen: Grundkilometertarif zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung: Tarifgruppe A bis 2017: 0 Cent, ab 2018 0,68 Cent, Tarifgruppe B: 1,31 Cent, Tarifgruppe C: 2,00 Cent, Tarifgruppe D: 3,93 Cent; Grundkilometertarif für Anlastung der verkehrsbedingten Lärmbelastung: 0,07 Cent am Tag, 0,11 Cent in der Nacht. Daraus ergeben sich folgende Einnahmeerwartungen aus der Anlastung externer Kosten: 2017: 40,436 Mio. Euro, 2018: 53,480 Mio. Euro, 2019: 51,293 Mio. Euro. In den Jahren 2017 bis 2019 werden jeweils 2 % der Einnahmen für die Investitions- und Betriebskosten der ASFINAG abgezogen. Daraus ergeben sich die Beträge, die von der Gesellschaft an den Bund zu überweisen sind.

Grundlage für die Berechnung der zusätzlichen Umsatzsteuereinnahmen: Durch die Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung und durch die zusätzliche Zahl von Ersatzmautzahlungen steigen die umsatzsteuerpflichtigen Mauteinnahmen der ASFINAG. Dabei wird wie schon bisher davon ausgegangen, dass es sich einerseits bei den der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegenden Fahrten fast ausschließlich um gewerblichen Verkehr handelt und daher lediglich für 1 % der auf die Mauttarife entrichteten Umsatzsteuer kein Vorsteuerabzug erfolgt und dass andererseits der Anteil gewerblicher Fahrten an den vignettenpflichtigen Fahrten einen Anteil von 10 % nicht überschreitet. Als Ersatzmaut wird jeweils der Betrag von 120 Euro samt 20 % Umsatzsteuer angesetzt. Die Aufteilung der Umsatzsteuermehreinnahmen auf Bund, Länder und Gemeinden erfolgt nach dem Teilungsschlüssel des § 9 FAG 2008.

Finanzielle Auswirkungen für die Länder

– Kostenmäßige Auswirkungen – Laufende Auswirkungen

in Tsd. €	2015	2016	2017	2018	2019
Erlöse	**0**	**0**	**88**	**93**	**92**
Nettoergebnis	**0**	**0**	**88**	**93**	**92**

Erläuterung

Grundlage für die Berechnung der zusätzlichen Verwaltungsstrafeinnahmen der Länder:

900 zusätzliche BStMG-Verwaltungsstrafverfahren. Die Strafeinnahmen ergeben sich aus der Berechnung 900 Fälle x 300 Euro Mindeststrafe = 270 000 Euro, davon 20% gem. § 24 BStMG iVm § 15 VStG = 54.000 Euro.

Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden

– Kostenmäßige Auswirkungen – Laufende Auswirkungen

in Tsd. €	2015	2016	2017	2018	2019
Erlöse	**0**	**0**	**19**	**22**	**22**
Nettoergebnis	**0**	**0**	**19**	**22**	**22**

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Sozialversicherungsträger.

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern

Unternehmen

Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen

Das Vorhaben hat keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen auf Unternehmen.

Erläuterung

Ein Großteil der externen Kosten wird im Ausland zugelassenen Fahrzeugen angelastet werden. So betrafen etwa im Jahr 2014 nur rund 35,5 % der Erlöse aus der fahrleistungsabhängigen Maut in Österreich zugelassene Fahrzeuge. Selbst für im Fernverkehr eingesetzte Transportfahrzeuge wird die durchschnittliche Gesamtkostenbelastung nur geringfügig steigen. Im Übrigen werden in den meisten Fällen die zu leistenden Entgelte für externe Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung an die Auftragnehmer der Unternehmen, die Transporte über das mautpflichtige Bundesstraßennetz durchführen, überwälzt werden können.

Anhang mit detaillierten Darstellungen

Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Laufende Auswirkungen

Erträge aus der op. Verwaltungstätigkeit und Transfers

Bezeichnung	Körperschaft	Menge	Ertrag (€)	2015	2016	2017	2018	2019
Überweisung Entgelte aus externen Kosten	Bund	1	39.627.000,00			39.627.000		
		1	52.410.000,00				52.410.000	
		1	50.267.000,00					50.267.000
SUMME						39.627.000	52.410.000	50.267.000
Verwaltungsstrafmehreinnahmen	Länder	1	54.000,00			54.000	54.000	54.000
Umsatzsteuermehreinnahmen	Bund	1	109.890,00			109.890		
		1	127.418,00				127.418	
		1	124.047,00					124.047
	Länder	1	33.741,00			33.741		
		1	39.123,00				39.123	
		1	38.088,00					38.088
	Gemeinden	1	19.369,00			19.369		
		1	22.459,00				22.459	
		1	21.865,00					21.865
SUMME						163.000	189.000	184.000
GESAMTSUMME						39.844.000	52.653.000	50.505.000

Davon Bund	39.736.890	52.537.418	50.391.047
Davon Länder	87.741	93.123	92.088
Davon Gemeinden	19.369	22.459	21.865

Grundlage für die Berechnung der jährlichen Einnahmen des Bundes aus den Entgelten für externe Kosten:

Gesamtfahrleistung auf dem Mautstraßennetz für das Jahr 2014 unter der Annahme, dass es in den Jahren 2015 und 2016 zu einer Steigerung der Gesamtfahrleistung in der Höhe von jeweils 1 % kommt und dass es in den Jahren 2017 bis 2019 zu einer Steigerung der Gesamtfahrleistung in der Höhe von jeweils 2 % kommt. Die Verteilung der Gesamtfahrleistung auf die EURO-Emissionsklassen in den Jahren 2015 bis 2019 wird wie folgt prognostiziert: EURO VI: Ende 2015: 29,2 %, Ende 2016: 43,0 %, Ende 2017: 54,0 %, Ende 2018: 63,5 %, Ende 2019: 72,2 %, EEV: Ende 2015: 31,8 %, Ende 2016: 30,0 %, Ende 2017: 25,2 %, Ende 2018: 21,0 %, Ende 2019: 16,3 %.; EURO V: Ende 2015; 27,6 %, Ende 2016: 21,9 %, Ende 2017: 16,8 %, Ende 2018: 12,3 %, Ende 2019: 9,1 %, EURO IV: Ende 2015: 4,1 %, Ende 2016: 2,3 %, Ende 2017: 2,0 %, Ende 2018: 1,6 %, Ende 2019: 1,2 %, EURO 0 bis III: Ende 2015: 7,3 %, Ende 2016: 2,8 %, Ende 2017: 2,0 %, Ende 2018: 1,6 %, Ende 2019: 1,2 %. Die Anlastung der externen Kosten erfolgt ab 1. Jänner 2017 und nur im Rahmen der unionsrechtlich zulässigen Höchstsätze für Fernstraßen im Sinne der Mitteilung der Europäischen Kommission, 2014/C 46/06 vom 18. Februar 2014, ohne dass diese Höchstsätze valorisiert werden, die Anlastung externer Kosten der Luftverschmutzung für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI erfolgt ab 1. Jänner 2018, die Anlastung externer Kosten erfolgt nur auf Strecken, auf welchen keine Querfinanzierungszuschläge eingehoben werden. Zur Anlastung der externen Kosten der Luftverschmutzung wird folgende Tarifgruppenbildung vorgesehen: Tarifgruppe A: EURO VI, Tarifgruppe B: EURO V und EEV, Tarifgruppe C: EURO IV, Tarifgruppe D: EURO 0 bis III. Folgende Grundkilometertarife sollen somit zur Anwendung kommen: Grundkilometertarif zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung: Tarifgruppe A bis 2017: 0 Cent, ab 2018 0,68 Cent, Tarifgruppe B: 1,31 Cent, Tarifgruppe C: 2,00 Cent, Tarifgruppe D: 3,93 Cent; Grundkilometertarif für Anlastung der verkehrsbedingten Lärmbelastung: 0,07 Cent am Tag, 0,11 Cent in der Nacht. Daraus ergeben sich folgende Einnahmeerwartungen aus der Anlastung externer Kosten: 2017: 40,436 Mio. Euro, 2018: 53,480 Mio. Euro, 2019: 51,293 Mio. Euro. In den Jahren 2017 bis 2019 werden jeweils 2 % der Einnahmen für die Investitions- und Betriebskosten der ASFINAG abgezogen. Daraus ergeben sich die Beträge, die von der Gesellschaft an den Bund zu überweisen sind.

Grundlage für die Berechnung der zusätzlichen Umsatzsteuereinnahmen: Durch die Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung und durch die zusätzliche Zahl von Ersatzmautzahlungen steigen die umsatzsteuerpflichtigen Mauteinnahmen der ASFINAG. Dabei wird wie schon bisher davon ausgegangen, dass es sich einerseits bei den der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegenden Fahrten fast ausschließlich um gewerblichen Verkehr handelt und daher lediglich für 1 % der auf die Mauttarife entrichteten Umsatzsteuer kein Vorsteuerabzug erfolgt und dass andererseits der Anteil gewerblicher Fahrten an den vignettenpflichtigen Fahrten einen Anteil von 10 % nicht überschreitet. Als Ersatzmaut wird jeweils der Betrag von 120 Euro samt 20 % Umsatzsteuer angesetzt. Die Aufteilung der Umsatzsteuermehreinnahmen auf Bund, Länder und Gemeinden erfolgt nach dem Teilungsschlüssel des § 9 FAG 2008.

Langfristige finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt (in Mio. €)

Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung – Berechnungsmethode

Die Annahmen zu BIP-Entwicklung, öffentlicher Verschuldung, sowie Zinssätzen und Inflation zur Berechnung der Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung folgen der 30-jährigen Budgetprognose gem. §15 (2) BHG 2013.

Zur Berechnung der Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung werden, zur Ermittlung der Änderung des Schuldenstandes, die Ein- bzw. Auszahlungen jeden Jahres aufgezinst und aufsummiert bis zum Jahr 2042 und über die erwartete Inflationsrate in den nächsten dreißig Jahren diskontiert. Vereinfachend wird angenommen, dass die Zahlungen jeweils am Ende jeden Jahres getätigt werden.

Um Rückwirkungen auf das BIP und die daraus resultierenden Rückwirkungen auf den öffentlichen Finanzierungssaldo zu berücksichtigen, wird ein allgemeiner Fiskalmultiplikator von ca. 0,5 (kumuliert über 2 Jahre) entsprechend den Ergebnissen des IMF-WEO 10/10 verwendet. Die Rückwirkungen auf den öffentlichen Finanzierungssaldo werden mit der letzten von der Statistik Austria veröffentlichten Steuer- und Abgabenquote ermittelt.

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

Wirkungs-dimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Unternehmen	Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen	Mindestens 10 000 betroffene Unternehmen oder 2,5 Mio. € Gesamtbe- bzw. entlastung pro Jahr

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 3.9 des WFA – Tools erstellt.

REPUBLIK ÖSTERREICH Parlamentsdirektion SIGNATUR	**Unterzeichner**	Parlamentsdirektion
	Datum/Zeit-UTC	2016-03-15T17:43:08+01:00
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.parlament.gv.at/signatur
Hinweis	Dieses Dokument wurde elektronisch signiert.	