

---

RN/31

### 3. Punkt und 4. Punkt

**Beschluss des Nationalrates vom 20. November 2025 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird (227 d.B. und 288 d.B. sowie 11713/BR d.B.)**

**Beschluss des Nationalrates vom 20. November 2025 betreffend ein Bundesgesetz zur Digitalisierung der CEMT-Genehmigungen (CEMT-Digitalisierungsgesetz – CEMT-DigiG) (248 d.B. und 284 d.B. sowie 11714/BR d.B.)**

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Wir gelangen nun zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4, über welche die Debatten unter einem durchgeführt werden.

Ich begrüße nun unsere Bundesministerin für Justiz, Frau Sporrer. – Herzlich willkommen bei uns im Haus! (*Beifall bei ÖVP und SPÖ.*)

Berichterstatter zu den Punkten 3 und 4 ist Herr Bundesrat Daniel Schmid. – Ich bitte um die Berichte.

RN/32

**Berichterstatter Daniel Schmid:** Ich bringe den Bericht des Ausschusses für Verkehr über den Beschluss des Nationalrates vom 20. November 2025 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird.

Der Bericht dazu liegt Ihnen in schriftlicher Form vor, ich komme daher zur Antragstellung:

Der Ausschuss für Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage mehrstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Ebenfalls bringe ich den Bericht des Ausschusses für Verkehr über den Beschluss des Nationalrates vom 20. November 2025 betreffend ein Bundesgesetz zur Digitalisierung der CEMT-Genehmigungen.

Der Bericht dazu liegt Ihnen schriftlich vor, ich komme daher zur Antragstellung:

Der Ausschuss für Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage einstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Vielen Dank, Herr Kollege, für Ihre Berichte.

Wir gehen nun in die Debatte ein.

Zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin MMag. Elisabeth Kittl. – Ich erteile es dir, Frau Kollegin.

RN/33

11.09

**Bundesrätin MMag. Elisabeth Kittl, BA** (Grüne, Wien): Vielen Dank. – Man sieht hier (*ein Tablet in die Höhe haltend*), die Digitalisierung ist wirklich wichtig, weil das Ausdrucken nicht funktioniert hat. (*Heiterkeit der Rednerin.*)

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Frau Ministerin! Liebe Kollegen und Kolleginnen! Liebe Gäste hier und vor den Bildschirmen! Sie können es sich denken: Ich werde zu den leider unverständlich sanften Änderungen im Mautgesetz reden, mit denen Sie weder die von der EU vorgegebenen Spielräume ausnützen, um die Lkw-Maut signifikant zu erhöhen, noch die

Strafen für Lkw-Mautpreller:innen empfindlich verteuern und genauso wenig Kostenanteile bei der Lkw-Maut valorisieren (*Bundesrat Spanring [FPÖ/NÖ]*): *Weil alles zu billig ist bei uns und die Inflation zu niedrig ist! Wahnsinn!*); und das, obwohl der Lkw-Verkehr in Österreich im Vergleich zum EU-Durchschnitt überdurchschnittlich wächst.

Der Lkw-Verkehr bewegt sich natürlich nicht nur auf Autobahnen, sondern auch auf Landes- und Gemeindestraßen. Ein 26-Tonner beansprucht diese Straßen circa 20 000-mal mehr als ein Pkw und ein 36-Tonner beansprucht die Straßen 30 000-mal mehr. Das muss man sich einmal vorstellen!

Darüber hinaus fahren die meisten Lkws noch mit fossilen und schmutzigen Brennstoffen, sind extrem laut, und wenn es zu Unfällen kommt, enden diese sehr oft mit dem Tod. Aber auch der Job der Lkw-Fahrer:innen hat wenig Gutes. Er ist einsam, gesundheitlich extrem belastend und zu oft schlecht bezahlt. Das scheint Sie, liebe Kolleg:innen von der Bundesregierung, aber nicht sehr zu scheren (*Bundesrat Spanring [FPÖ/NÖ]*: *Und darum machen wir alles teurer und das löst das Problem, oder was?*), genauso wenig wie die Menschen, die an den mit Lkws verstopften Straßen wohnen, am Brenner oder im Innviertel. (*Neuerlicher Zwischenruf des Bundesrates Spanring [FPÖ/NÖ]*.) Die Naturschutzgebiete rund um den Lobautunnel sind anscheinend so und so egal. Denn all diese Vergünstigungen für den Lkw-Transport – vor allem im Vergleich mit unseren Nachbarländern und der EU – fördern den Transport von Waren auf Österreichs Straßen, anstatt den Warentransport auf die Schiene zu bringen.

Mit einer günstigen Lkw-Maut fördern Sie zudem noch den Transit, genauso auch mit dem Dieselprivileg. Tausende Lkw-Fahrer:innen machen einen kleinen Umweg über Österreich, auf unsere Straßen, um bei uns billigeren Diesel zu tanken, und das kostet weit mehr, als es bringt. Das verursacht Stau, Lärm, Schmutz, Stress und eben teure Abnützung. So wie Sie es jetzt planen,

verzerren Sie vielmehr den Wettbewerb im Güterverkehr, denn der Güterverkehr auf der Straße kommt den Staat, also den Bund, die Ländern und die Gemeinden extrem teuer zu stehen, und das zu einer Zeit, in der die Gemeinden so und so kein Geld haben. Güter mit der Bahn zu transportieren und das zu fördern – eben auch indirekt mit einer höheren Lkw-Maut –, würde uns da aber viel ersparen, und das wollen wir ja eigentlich gerade: sparen. Aber bitte mit Weitblick!

Ja, die Idee, die Lkw-Maut auf alle Straßen in Österreich auszudehnen, wie sie aus dem Burgenland gekommen ist, ist eine grundsätzlich gute, denn wenn die Gemeinden, denen es gerade schlecht geht, da einen Schulterschluss mit den Ländern machen würden, würde das allen etwas bringen. Ich schaue da zu den Kollegen von der SPÖ aus dem Burgenland, ob diese heute zustimmen werden.

Zu dem Argument, das möglicherweise nachher – ich bin ja Erstrednerin – gebracht wird, dass, wenn der Lkw-Transport durch die Lkw-Maut teurer wird, dann sozusagen in der Wertschöpfungskette auch die Preise für die Konsument:innen teurer werden, nur ein kleines Beispiel: 1 Liter Milch würde zum Beispiel um 0,1 Cent teurer werden, also nicht einmal um einen Cent, das ist fast nichts. Den sündhaft teuren Straßenerhalt zahlen wir aber schon alle.

Höhere Mautabgaben für Lkws und die Abschaffung des Dieselprivilegs wären also eine weitsichtige und ökologisch sinnvolle Wirtschaftspolitik und zudem noch eine umsichtige Sozialpolitik für die Menschen, die an den viel befahrenen Straßen wohnen, und für die Lkw-Fahrer:innen, die eventuell zur Bahn umsatteln können. Ziel muss es sein, den Gütertransport effektiv, kostengünstig, aber auch umwelt- und menschenschonend zu machen. Das könnte er sein, wenn wir Maßnahmen setzen würden, die den Güterverkehr auf

die Schiene bringen, und nicht, wie wir oder wie Sie es heute tun, noch mehr auf die Straße. – Vielen Dank. (*Beifall bei den Grünen.*)

11.14

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Als Nächste ist Frau Bundesrätin Mag.<sup>a</sup> Bernadette Kerschler in der Debatte zu Wort gemeldet. – Ich erteile es dir.

RN/34

11.14

**Bundesrätin Mag. Bernadette Kerschler (SPÖ, Steiermark):** Vielen Dank, Herr Vizepräsident! Frau Ministerin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuhörerinnen und Zuhörer! Wir sprechen heute von einer Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, und ich merke schon, es gibt zu diesem Gesetz sehr verschiedene Sichtweisen. Wir wissen nicht genau, ob wir alle von derselben Novelle sprechen. Ich bin der festen Überzeugung, dass wir da eine ganz, ganz großartige Novelle, eine ausgeglichene Novelle haben, die ein modernes digitales Gesetz, ein sicheres Gesetz, ein gerechtes Gesetz für uns alle bringt. Denn wenn es so wäre, dass man den Lkw-Verkehr ganz einfach auf die Schiene bringen könnte, warum ist es in den letzten fünf Jahren nicht geschehen? Das nur als kleine Einleitung.

Mit der ausgeglichenen Novelle, die die Bundesregierung jetzt schafft, werden die rechtlichen Grundlagen für eine Modernisierung und Vereinfachung der Straßenmauterhebung geschaffen. Diese Modernisierung betrifft uns alle, denn wir alle sind betroffen. Wir alle sind auf den Straßen Österreichs unterwegs und wir alle brauchen die Güter, die dank der Transportwirtschaft transportiert werden. (*Beifall bei der SPÖ sowie des Bundesrates Himmer [ÖVP/W].*)

Für die Nutzer:innen, die Wirtschaft und die Verwaltung wird es einfacher, moderner und digitaler. Die Realität wird umgesetzt. Das sehen wir schon bei der Digitalisierung der Vignette. Die meisten Menschen nutzen die digitale Vignette jetzt schon. Sie ist technisch einfacher, sie ist zeitgemäßer, sie ist effizienter, und damit wird die Maut jetzt schon großteils auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen umgesetzt. Sie erspart uns ganz, ganz viel. Die Transparenz wird damit erhöht und die Menschen, die nicht wollen, müssen in kein Geschäft gehen. Die Vignette ist sicherer und sie ist an das Kennzeichen gebunden. Bei einem Schaden an der Windschutzscheibe ist kein großer Aufwand mehr damit verbunden, es gibt keine Schwierigkeiten beim Austausch. Sie ist umweltbewusst, man hat kein Plastik, sie kann nicht beschädigt werden, sie kann nicht gestohlen werden und es gibt noch viele andere Vorteile.

Trotzdem wird es bei der Umstellung mindestens 3 500 Stellen in Österreich geben – Trafiken, Arbö, ÖAMTC, Tankstellen –, wo man die digitale Vignette auch kaufen kann, sie bar oder natürlich auch unbar bezahlen kann und wo die digitale Vignette dann auf das Kennzeichen aufgeladen wird. Man kann sie also ganz normal bei mindestens 3 500 Verkaufsstellen in Österreich bezahlen und muss – wenn man eine Jahresvignette hat – die alte nicht mehr Ende Jänner, im Winter, von der Windschutzscheibe herunterholen und eine neue raufkleben.

Wir haben in Österreich aber auch eine sehr wichtige Transportwirtschaft, das wissen wir alle. Mit der Transportwirtschaft wurden faire Regeln getroffen, denn es muss ja immer einen fairen Ausgleich geben. Natürlich: Breite Reifen können mehr tragen. Das ist auch gerecht, aber es muss immer eine faire Regelung geben. Und so wurde im Sinne der Kostenwahrheit und auch im Sinne dessen, dass wir weniger Emissionen haben wollen, mit dieser Novelle wirklich eine faire Regelung geschaffen, und so soll es auch sein.

Natürlich wollen wir mit dieser Novelle und in den nächsten Jahren den Gütertransport wieder vermehrt auf die Schiene bekommen. Das ist das erklärte Ziel in Österreich, in diese Richtung werden wir gehen, und wir werden dieses Ziel natürlich auch gemeinsam mit unseren Partner:innen in den Nachbarländern verfolgen. Das können wir schaffen und werden wir auch schaffen.

Der Umstieg auf die Schiene muss zu jedem Zeitpunkt eine wirkliche Alternative sein. Warum muss er das sein? – Natürlich, es wurde schon angesprochen, im Sinne der Anrainerinnen und Anrainer, auch im Sinne der Straßenerhaltung, das heißt auch im ökonomischen Sinn – ich glaube, davon kann ich als Volkswirtin schon sprechen –, aber auch im Sinne der Verkehrssicherheit. Ich habe es schon ein paar Mal gesagt: Als aktive Feuerwehrfrau weiß ich natürlich auch, was bei einem Lkw-Unfall passieren kann. Also ganz, ganz wichtig: auch im Sinne der Verkehrssicherheit.

Ganz kurz noch zum CEMT-Digitalisierungsgesetz: Ich glaube, da sind wir uns einig, das ist ein Schritt in Richtung Rechtssicherheit, fairer Wettbewerb, bessere Nachvollziehbarkeit und deutliche Vereinfachung. Ich bitte um breite Zustimmung. – Herzlichen Dank. (*Beifall bei der SPÖ, bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP sowie der Bundesrätin Deutsch [NEOS/W].*)

11.20

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Vielen Dank, Frau Kollegin.

Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Silvester Gfrerer. – Ich erteile es dir, Herr Kollege.

11.20

**Bundesrat Silvester Gfrerer (ÖVP, Salzburg):** Vielen Dank, Herr Präsident!  
Werte Frau Bundesministerin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Geschätzte Damen und Herren hier und Sie alle, die Sie zu Hause unserer Sitzung beiwohnen! Zur Novelle zum Bundesstraßen-Mautgesetz ist mir bei der Vorbereitung aufgefallen: Es gibt kaum ein Gesetz, von dem wirklich alle Menschen so sehr betroffen sind wie von diesem Gesetz, eigentlich von der Wiege bis zur Bahre, würde ich sagen. Es ist eigentlich ganz egal, wo man lebt, wo man seinen Arbeitsplatz hat, wo man den Urlaub oder die Freizeit verbringt, wo man investiert: Sobald wir in irgendeinem Lebensbereich irgendetwas konsumieren, brauchen wir alle – und da meine ich wirklich die gesamte Wirtschaft und alle privaten Konsumentinnen und Konsumenten – sowohl private als auch öffentliche Transportunternehmen, die uns jeden Tag das liefern, was wir täglich brauchen.

Die Transportbranche ist wirklich das Rückgrat unserer Versorgung in ganz Österreich, in Europa und schlechthin. Ohne sie gäbe es keine starke Wirtschaft, schon gar nicht im ländlichen Raum, weder einen Betrieb, einen Handel noch ein Leben in den verschiedensten Regionen Österreichs und Europas und damit auch keine Arbeitsplätze.

Ja, geschätzte Damen und Herren, um die Versorgungssicherheit sicherzustellen, braucht es Verkehrswege: Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und natürlich auch die Schiene. Und diese Verkehrseinrichtungen, die ganze Infrastruktur, müssen erhalten und ausgebaut werden. Ihre Erhaltung kostet viel Geld, das sind Steuergelder und Mautgebühren, die von Österreicherinnen und Österreichern, aber insbesondere auch von der Transportwirtschaft aufgebracht werden müssen.

Ich möchte mich wirklich bei allen Transportunternehmen, bei den Speditionen und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Logistik und bei denen, die für uns auf den Straßen unterwegs sind, sehr, sehr herzlich bedanken. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ sowie bei Mitgliedern des Bundesrates von der FPÖ.*)

Einige Punkte, die mir bei dieser Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes wichtig erscheinen: Um die Transportwirtschaft in einer wirtschaftlich herausfordernden Zeit nicht zu sehr zu belasten – im Gegensatz zu meiner Kollegen Kittl; die hat andere Wünsche –, ist es der ÖVP in den Koalitionsverhandlungen gelungen, eine Erhöhung der Mautgebühren und die jährlich automatische Valorisierung der Tarife für das Jahr 2026 auszusetzen. Letztlich würden die zusätzlichen Kosten wieder bei den Konsumentinnen und Konsumenten und bei unseren heimischen Betrieben im KMU-Bereich landen. Und gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten und bei hoher Inflation darf es zu keinen zu großen Belastungen und Verwerfungen für die Transportbranche und letzten Endes auch für die Endverbraucher kommen.

Ein weiterer nicht unwesentlicher Punkt ist die Verlängerung des 75-Prozent-Bonus bei der Anlastung der Infrastrukturkosten für emissionsarme Lkws. Dieser wird um fünf Jahre verlängert.

Und auch, um auf dem internationalen Markt und im Wettbewerb bestehen zu können, brauchen wir für die Betriebe langfristige, verlässliche Rahmenbedingungen für die Zukunft, und dieses Paket ermöglicht es ihnen, ihren Fuhrpark bei Investitionen in moderne, klimafreundliche Fahrzeugflotten umzustellen.

Der Maximalbetrag der von der Asfinag in der Mautordnung festzusetzenden Ersatzmaut soll nur geringfügig von derzeit 250 Euro auf 270 Euro erhöht werden.

Ein wesentlicher Punkt ist: Die Klebevignette für Pkws wird mit Ende des Jahres 2026 Geschichte sein, es wird auf ein digitales, modernes System umgestellt. Das bedeutet: kein Kleben, keine Versandkosten, kein Fälschungsrisiko. Das bedeutet auch Bürokratieabbau und Einsparungen von circa 4 Millionen Euro für die Asfinag, die wieder in das Netz investiert werden können. Der analoge Kauf einer Vignette wird weiterhin vor Ort bei Trafiken, Tankstellen, Mautstellen und weiteren Partnern, bei Bedarf auch mit Barzahlung, möglich sein.

Zu Tagesordnungspunkt 4 ganz kurz: Da geht es um Modernisierung und Digitalisierung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Erhebliche Kostensenkungen und Vereinfachungen bringen die Volldigitalisierung und elektronische Lösungen der Cemt-Genehmigungen mit sich, ohne öffentliche Budgets oder die Bürger zu belasten. Genehmigungen in Papierform werden durch eine elektronische Lösung ersetzt, um eine effizientere Zuteilung, Kontrolle und Verwaltung dieser Genehmigungen zu ermöglichen. Das Ergebnis – weniger Papier, weniger Aufwand, mehr Rechtssicherheit und vor allem bessere Kontrollen gegenüber Billiganbietern aus Drittstaaten – bringt mehr Schutz für die heimische Transportwirtschaft.

Beiden Gesetzesmaterien sind intensive Gespräche mit der Branche vorausgegangen. Dies ist deshalb so wichtig, weil wir in einer wirtschaftlich schwierigen Phase keine zusätzlichen Belastungen für die Transportbranche haben wollen. Es ist ein gemeinsames Paket, das mit den Koalitionspartnern und den Verantwortlichen im Transportgewerbe ausverhandelt wurde. Damit sichern wir den Standort und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Transportunternehmen.

Ja, Verkehrspolitik ist sehr herausfordernd. Als Volkspartei ist uns besonders wichtig, dass Verkehrspolitik modern, wirtschaftsfreundlich und vor allem verantwortungsvoll gestaltet wird, denn es geht um Sicherheit auf den Straßen,

um Klima und Umwelt, um moderne Infrastruktur und die wirtschaftliche Sicherheit unserer Betriebe.

Ich bitte um breite Zustimmung. – Vielen Dank. (*Beifall bei der ÖVP sowie des Bundesrates Thomas Schmid [SPÖ/Bgld.]*.)

11.27

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Vielen Dank, Herr Kollege.

In der Debatte zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Michael Bernard. – Ich erteile es dir, Herr Kollege.

RN/36

11.27

**Bundesrat Michael Bernard (FPÖ, Niederösterreich):** Sehr geehrter Herr Vizepräsident! Frau Minister! Kollegen im Bundesrat! Sehr geehrte Damen und Herren im Saal und vor den Bildschirmen! Ja, ich habe mich schon öfters gefragt: Welchen Berater oder welche Berater hat diese Bundesregierung? (*Bundesrat Gfrerer [ÖVP/Sbg.]: Einen besseren als ihr!*)

Und als ich am Wochenende mit meinem jüngsten Enkel zusammengesessen bin, kam ich zu folgender Erkenntnis: Diese Regierung beweist mit diesem Gesetz, endgültig in Entenhausen angekommen zu sein, am Wohnsitz von Donald Duck. Und der Finanzminister spielt dabei die Rolle von Dagobert Duck, dem Abkassierer.

Natürlich – wie könnte es anders sein? – ist auch dieses Bundesstraßen-Mautgesetz nichts anderes als eine Mogelpackung. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Wenn die wirtschaftliche Existenz aller Österreicher und der österreichischen Wirtschaft nicht gerade am sogenannten seidenen Faden hängen würde, bildlich gesehen einseitig belastet durch das Gewicht eines 40-Tonnen-Krangs,

könnte man die von dieser Bundesregierung und Ihnen, Frau Minister (*Bundesministerin Sporrer: Ministerin!*), vorgelegten Änderungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 bereits als lächerlich darstellen. Meiner Meinung nach ist tagtäglich mehr braven, anständigen Österreichern das Lachen, hervorgerufen durch Ihre Mogelpackungen, bereits vergangen.

Aber auf der Parlamentswebsite steht, die Valorisierung der Pkw-Maut in der Höhe von plus 2,9 Prozent wird einmalig ausgesetzt, um – man höre und staune! – auf die schwache Konjunktur Rücksicht zu nehmen. Damit sollen die Kostensteigerungen für die Verkehrsteilnehmer gedämpft werden – das ist das, was Kollege Gfrerer vorhin vorgebracht hat. Nur: In der Praxis – und nach Anfrage meinerseits, bestätigt durch die Experten im Verkehrsausschuss, entsandt vom Ministerium des fehlenden Verkehrsministers – schaut der Verzicht auf die 2,9 Prozent Valorisierung im Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 konkret folgendermaßen aus: dass die Vignetten seit 1.12.2025 um 2,9 Prozent teurer zu kaufen sind. (*Ruf bei der FPÖ: Aha!*) Bestätigt ist diese Teuerung auch durch die österreichischen Automobilklubs. Bei tiefgreifender Recherche, für die Öffentlichkeit nicht so richtig ersichtlich, erfährt man, dass lediglich die Valorisierung der Infrastrukturkosten innerhalb der Maut nicht angerechnet wird. Da aber die CO<sub>2</sub>-Ausstöße höher als früher bestraft werden, kommt es so – unter Anführungszeichen – „nur“ zu einer Erhöhung von zufälligerweise 2,9 Prozent, sonst wäre die Teuerung höher ausgefallen.

Ohne ein Anhänger – alle, die mich kennen, wissen es – der Elektro-Pkw-Lobby zu sein (*Bundesrätin Steiner-Wieser [FPÖ/Sbg.]: Schieder lässt grüßen!*): Wenn diese Begründung stimmen würde, warum müssen dann Besitzer von Elektro-Pkw für die Jahresautobahnvignette 2026 in Österreich auch diese Erhöhung von 2,9 Prozent bezahlen, wenn doch nach Ihrer Meinung die Erhöhung daraus entsteht, dass nur die CO<sub>2</sub>-Ausstöße höher bestraft werden? (*Beifall bei der FPÖ. – Zwischenruf der Bundesrätin Miesenberger [ÖVP/OÖ].*)

Oder sind Sie, Frau Minister, und Ihre Ministerkollegen auch schon draufgekommen, dass Elektro-Pkw bereits in der Produktion CO<sub>2</sub> verursachen, und das nicht weniger? Die Einbeziehung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in die Mautberechnung – das haben wir vorhin schon gehört – wird weiter angehoben. Ursprünglich war ja für 2026 eine Teilanlastung von 70 Prozent der ermittelten CO<sub>2</sub>-Kosten pro Fahrzeugkilometer vorgesehen, laut Novelle sind es jetzt halt 80 Prozent.

Nun komme ich zu weiteren wesentlichen Inhalten des Verhandlungsgegenstandes:

Die digitale Vignette: Ab 1. Dezember 2026 soll die Maut ausschließlich über die digitale Vignette eingehoben werden; sprich: Es geht nur mehr um ein Jahr. Das bisherige duale System mit Klebe- und Digitalvignette entfällt. Künftig gilt mit Zulassungsstart das Kennzeichen als einzige Grundlage für die Mautregistrierung im Asfinag-System.

Es gibt einen Bonus für emissionsfreie Fahrzeuge, davon sind Lkw über 3,5 Tonnen betroffen, sprich: Der bestehende 75-Prozent-Bonus, den es für die Emissionsklasse 5 schon gegeben hat – das sind die Lkw, die schon mit Adblue unterwegs sind –, wird bei der Anlastung der Infrastrukturkosten um fünf Jahre verlängert.

Die Ersatzmaut: Der Maximalbetrag der Ersatzmaut, die bei nicht ordnungsgemäßer Entrichtung einer Maut erhoben wird, wird angepasst; bisher 250 Euro und in Zukunft 270 Euro.

Jetzt zu Kollegin Kittl: Wissen Sie überhaupt, was eine Ersatzmaut ist? Nach dem, wie Sie hier am Rednerpult agiert haben, kann ich es mir nicht vorstellen. – Die Ersatzmaut ist dann zu zahlen, wenn die sogenannte GO-Box, die in jedem Lkw drinnen ist, leer ist. Einmal piepsen heißt, sie funktioniert, zweimal piepsen

heißt, es sind noch 35 Euro oben, und bei viermal piepsen ist sie leer, und dann kann man sie innerhalb von 4 Stunden aufladen. So, wenn jetzt der Chauffeur aber aus welchen Gründen auch immer so super auf der Südosttangente im Stau steht – und es haben ja auch nicht alle Tankstellen den Vertrag mit der GO-Box –, kommt es oft genug vor, dass man nachzahlen muss, und wenn der Mitarbeiter jetzt über diese 4 Stunden drüber ist – 4 Stunden und 5 Minuten –, dann zahlt er statt 250 Euro jetzt 270 Euro. Also ein Danke für diese Sache von der Regierung, denn das ist ja so arbeitnehmerfreundlich, dass ich es mir gar nicht anders vorstellen kann. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Bei dem Thema Ersatzmaut muss man zusätzlich noch etwas wissen – Frau Minister, vielleicht können Sie das Thema dem Herrn Verkehrsminister mitnehmen –: Wenn jetzt der Fall eintritt, dass innerhalb dieser 4 Stunden diese Maut, diese normale zum Nachzahlen, zu zahlen ist, gibt es oder hat es bis vor Kurzem auch nur den Modus der automatischen Nachzahlung gegeben, und da hat das Computersystem von Haus aus berechnet, wie viele Kilometer der Lkw ohne Nachzahlung gefahren ist, hat dabei aber teilweise Strecken so berechnet – mir selbst ist das auch schon so passiert –, dass es nicht ordnungsgemäß war, sondern ein größerer Umweg berechnet wurde. Und da wäre es interessant – aber das haben die Damen und Herren Experten im Ausschuss ja auch nicht sagen können –, wie viel Prozent der zu entrichtenden Mauten über automatische Nachzahlung oder über manuelle Nachzahlung erfolgen. Das wäre interessant, vielleicht könnte man da auch noch die eine oder andere Rückmeldung bekommen.

In Summe ist es, wie jetzt eh schon besprochen, ein weiteres Belastungspaket für die Österreicher. Wir lehnen die Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Komponente der Lkw-Maut entschieden ab. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Ein Umstieg auf emissionsfreie Lkw soll durch das Anziehen der Mautschraube erzwungen werden. Auch die ersatzlose Abschaffung der physischen Vignette lehnen wir ab. Aus unserer Sicht gilt es, die Wahlfreiheit zu erhalten, denn aktuell nutzen noch immer 30 Prozent die physische Vignette und 70 Prozent die Digitalvignette. Bei Kurzzeitvignetten liegt der Anteil sogar bei mehr als 50 Prozent.

Eine Entlastung der Österreicher, die tagtäglich ihren Pkw benötigen, um an ihren Arbeitsplatz zu kommen, sowie der Transportbranche durch ein komplettes Aussetzen der Preisanpassung wäre bei einem Überschuss seitens der Asfinag sicher möglich gewesen – man muss sich vorstellen: Die Asfinag hat 734 Millionen Euro wieder in den Bundeshaushalt zurückgegeben! – anstatt dessen belastet dieses Gesetz, Frau Minister, zusätzlich und treibt die Kosten für alle Bürger weiter in die Höhe.

Frau Minister, was ist jetzt mit der Stocker-Formel 2–1–0? Sie gehören ja auch dieser Regierung an. Glauben Sie allen Ernstes, dass Sie und diese Bundesregierung die wirtschaftliche Ausgangslage, die Inflation, die in Österreich doppelt so hoch wie der Durchschnitt ist, in den Griff bekommen?

Noch einmal zu den Lkw-Mauterhöhungen der letzten Jahre, ein paar Zahlen: 2024 Lkw-Mauterhöhung um 7,4 Prozent, 2025 weitere Erhöhung um 12 Prozent, 2026 – die Erhöhung, die jetzt kommt – eine zusätzliche Erhöhung um 8 Prozent plus die Inflation.

Österreich hat bereits jetzt die höchste Lkw-Maut in Europa, und die Folge: Unsere Lebensmittel und auch alle anderen Produkte werden teurer, da diese nicht mit dem Lastenfahrrad, so wie die Grünen meinen oder anscheinend auch diese Bundesregierung glaubt, transportiert werden, sondern mit dem Lkw (**Bundesrätin Hauschmidt-Buschberger [Grüne/OÖ]: Das haben wir gar nicht gesagt!)**, und dadurch erzwingen Sie einen weiteren massiven Anstieg der

Transportkosten, und somit nehmen Sie, Frau Minister, und diese Regierung die Preissteigerungen bewusst in Kauf. Das Motto dieser Bundesregierung und von Ihnen, Frau Minister, lautet: Abkassieren statt Entlastung – wie Dagobert Duck. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Diese Bundesregierung will – wie bereits die vorhergegangene – mit ihrer unrealistischen Verlagerungsstrategie ja die Verlagerung auf die Schiene – da sind wir wieder bei Kollegin Kittl –, nur funktioniert es nicht. Ein Grund sind allein schon die vielen Streckensperren, zum Beispiel in Deutschland von Passau nach Obertraubing, Regensburg nach Nürnberg, Freilassing nach Rosenheim, Rosenheim nach München.

Frau Minister, ich kann Ihnen bereits jetzt eine der Folgen daraus mitteilen: mehr Lkw durch Österreich, nicht weniger. Sie, Frau Minister – als Empfänger des heute entschuldigten Verkehrsministers –, sollten sich bei den deutschen und italienischen Amtskollegen besser dafür einsetzen, dass endlich die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel gebaut werden.

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Bitte, Herr Kollege, kommen Sie zum Schluss.

**Bundesrat Michael Bernard (fortsetzend):** Ich habe eine Redezeit von 20 Minuten. Wo sind wir denn? (*Ruf bei der SPÖ: 10 Minuten!*) Nein, solange wir wollen. (**Bundesrat Spanring [FPÖ/NÖ]:** Nein, solange wir wollen! *Es gibt keine Redezeitbeschränkung!*) Es gibt keine! (**Bundesrat Wanner [SPÖ/Sbg.]:** Ja, aber ein Übereinkommen, dass wir uns daran halten! – **Bundesrat Spanring [FPÖ/NÖ]:** Nein, das gibt es nicht! *Ihr seid Traumtänzer!* – **Bundesrat Wanner [SPÖ/Sbg.]:** Na sicher! *Weißt du das nicht?*) Pech gehabt. (**Bundesrat Spanring [FPÖ/NÖ]:** Unfassbar!)

Natürlich nicht beantworten konnten die Experten des Verkehrsministeriums das Thema Elektro-Lkw und die nötige Infrastruktur – Ladestationen. Sie und

diese Bundesregierung setzen ja auch jetzt wieder bei diesen neuen - -  
(Zwischenrufe bei ÖVP und SPÖ. - Bundesrat **Spanring** [FPÖ/NÖ] - in Richtung  
Vizepräsident Ruprecht -: *Lass dich nicht einspannen von der SPÖ! Lass dich nicht  
einspannen von der SPÖ! Dann kommt so ein Blödsinn nicht heraus!*  
*Entschuldigung!*) - Kein Problem, ich habe Zeit.

Die Erhöhung der Mautgebühren: Sie und diese Bundesregierung setzen auf die E-Mobilität. Wo nehmen Sie denn Strom dafür her, wie hoch ist die Leistungskapazität von Lkw-Ladestationen? Vor drei Jahren habe ich angefragt, da hat es keine einzige Elektrotankstelle für Schwerlaster im Autobahnnetz gegeben. Heute wissen sie im Verkehrsministerium noch immer nicht, wie viele es gibt, oder vielleicht kann das jemand googeln. Bis jetzt haben wir keine gefunden.

Die Regierung betreibt Ökokommunismus und bricht Zusagen. Diese Bundesregierung folgt einem Ökomarxismus von den Grünen. Diese Politik zerstört Wirtschaft, um Emissionen zu reduzieren. Wir Freiheitliche fordern Verkehrspolitik mit Hausverstand statt ideologischer Zwänge.

Das beste Beispiel ist die Vorgängerregierung. Beslossen wurde damals - natürlich durch ÖVP und Grüne - folgende gesetzliche Regelung: Sie wollten damals alle Lkw-Transporte - jetzt sind wir wieder bei der Bahn, Frau Kittl! -, die Entsorgungswaren transportieren - im Jahr 2024 bei über 300 Kilometern, im Jahr 2025 bei über 200 Kilometern und im Jahr 2026 bei über 100 Kilometern -, zur Verladung auf die Bahn zwingen; einzureichen vor dem Antritt des Transportes in einer damals neuen Abteilung im damaligen Gewessler-Ministerium.

Was ist daraus geworden außer Kosten und zusätzlichem Verwaltungsaufwand? Die aus dem gleichen schwarzen ÖVP-Lager stammenden Wirtschaftskammerfunktionäre rennen jetzt dagegen Amok, da es nicht

umsetzbar ist, und vergessen dabei, wer das damals beschlossen hat. Wir Freiheitliche haben es damals schon aufgezeigt und waren dagegen.

Diese, wie auch bereits die Vorgängerbundesregierung, prahlt mit Digitalisierung. Wie sieht es aber in der Praxis aus? Warum geben der Verkehrsminister und seine Experten an, dass es eineinhalb Jahre dauert, um es zu schaffen, bei der digitalen Vignette ein Programm für eine stundengenaue Abrechnung zu etablieren. Wir Freiheitliche fordern echte Digitalisierung statt Symbolpolitik. Auch da zeigt sich aber die mangelnde Leistungsfähigkeit der Regierung.

Auch der kleine Schritt über die zentralen Neuerungen betreffend die Einführung einer Cemt-Plattform samt Cemt-Mobilapplikation durch die OECD über die Cemt-Genehmigungen zukünftig elektronisch verwaltet werden können, kann darüber nicht hinwegtäuschen.

Mit der Einführung der digitalen Vignette und der Option auf Kurzzeitvignetten bei den Eintages- und den Zehntagesvignetten wurde ja ein begrüßenswerter Schritt hin zu mehr Flexibilität im österreichischen Mautsystem gesetzt. Dennoch besteht bei der praktischen Umsetzung weiterhin erhebliches Verbesserungspotenzial.

Aktuell gelten sowohl die Eintagesvignette als auch die Zehntagesvignette nicht ab dem tatsächlichen Zeitpunkt des Erwerbs oder der Aktivierung, sondern lediglich kalendertagsbasiert, unabhängig davon, zu welcher Uhrzeit die Vignette gekauft oder aktiviert wird. Dies führt in der Praxis dazu, dass Kunden, die eine Vignette nicht exakt um 0 Uhr des betreffenden Tages erwerben, effektiv Nutzungsdauer verlieren. Beispielsweise verliert eine um 14 Uhr aktivierte Eintagesvignette ganze 14 Stunden möglicher Nutzung. Realistisch betrachtet erwerben die wenigsten Verkehrsteilnehmer eine Vignette unmittelbar nach Mitternacht.

Die aktuelle Regelung benachteiligt damit systematisch Nutzerinnen und Nutzer, die im Laufe des Tages eine Fahrt antreten. Dieser Umstand widerspricht einem fairen und nutzerorientierten Mautsystem massiv. So wird von den Kunden auch der volle Preis für die Vignette verlangt und nicht ein an die Uhrzeit und damit die effektive Gültigkeitsdauer angepasster Betrag.

Nach unserer freiheitlichen Meinung gibt es die technischen Möglichkeiten, die es problemlos erlauben, die digitale Vignette stundengenau abzurechnen. Ein stundenbasierter Beginn der Gültigkeitsdauer ist daher nicht nur machbar, sondern sachlich geboten.

Ich bringe daher folgenden Antrag ein:

RN/36.1

### **Entschließungsantrag**

der Mitglieder des Bundesrates Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Nutzerfreundliche und faire Regelung der Gültigkeitsdauer von Kurzzeit-Vignetten“

Der Bundesrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, wird aufgefordert in Absprache mit der ASFINAG, die Gültigkeitsdauer der digitalen 1-Tages- und 10-Tages-Vignette auf eine stundengenaue Abrechnung umzustellen und sicherzustellen, dass die Vignette ab dem Zeitpunkt der Aktivierung für die jeweilige volle Gültigkeitsdauer (24 Stunden bzw. 240 Stunden) wirksam ist.“

---

*(Beifall bei der FPÖ.)*

*Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:*

RN/36.2

[TOP3 Unselbständiger Entschließungsantrag: Nutzerfreundliche und faire Regelung der Gültigkeitsdauer von Kurzzeit-Vignetten von Michael Bernard](#)

RN/37

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Der von den Bundesräten Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen eingebrachte Entschließungsantrag betreffend „Nutzerfreundliche und faire Regelung der Gültigkeitsdauer von Kurzzeit-Vignetten“ ist genügend unterstützt und steht demnach mit in Verhandlung.

In der normalen Debatte haben wir laut Geschäftsordnung natürlich keine Redezeitbeschränkung. Ich wollte nur auf die freiwillige Redezeitbeschränkung hinweisen, und die ist auch nicht bei 20 Minuten, sondern bei 10 Minuten. – Vielen Dank.

Zu Wort gemeldet hat sich unsere Frau Bundesministerin Dr.<sup>in</sup> Anna Sporrer. Ich erteile es ihr.

RN/38

11.46

**Bundesministerin für Justiz Dr. Anna Sporrer:** Sehr geehrter Herr Vizepräsident! Geschätzte Mitglieder des Bundesrates! Sehr geehrte Damen und Herren, die Sie uns zusehen! Mit der vorliegenden Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes schaffen wir beim Schwerverkehr gleich zwei wesentliche Fortschritte: Wir sorgen für mehr Kostenwahrheit im Straßenverkehr und unterstützen gleichzeitig die Transportwirtschaft beim Umstieg auf emissionsfreie Lkw.

Die Verbesserung der Kostenwahrheit erfolgt durch die verstärkte Anlastung der verkehrsbedingten externen Kosten bei der fahrleistungsabhängigen Maut, Stichwort: Lkw-Maut. Damit wird der ökologische Leitungseffekt verstärkt. Optional werden auch weitere Mittel für das Budget eingehoben.

Um die Transportwirtschaft in herausfordernden Zeiten aber nicht zu überlasten, wird die Valorisierung der Infrastrukturtarife für das Jahr 2026 einmal ausgesetzt. Für die Transportwirtschaft und den Logistiksektor wird durch die Fixierung des Tarifbonus für emissionsfreie Fahrzeuge in der Höhe von 75 Prozent bis 2030 zudem mehr Planungssicherheit für den Erwerb und die Nutzung von emissionsfreien Fahrzeugen geschaffen.

Im Pkw-Bereich erfolgt 2027 der vollständige Umstieg auf die digitale Vignette. Digitale Vignette bedeutet weniger Aufwand für die Nutzer:innen, mehr Komfort und einen modernen, nachhaltigen Ansatz. Damit macht die Asfinag den nächsten Schritt in Richtung Nutzer:innenfreundlichkeit. Die Akzeptanz der digitalen Vignette ist in der Bevölkerung schon jetzt sehr groß, wie die Verkaufszahlen eindeutig belegen. Der Anteil digitaler Jahresvignetten liegt heute bei über 75 Prozent.

Weiters wird der analoge Zugang bei der Vignette gewährleistet. Neben dem Onlineverkaufsangebot wird die Asfinag bis zum vollständigen Umstieg 2027 das Vertriebsnetz weiter ausbauen. Digitale Vignetten werden somit weiterhin vor Ort in Trafiken, Tankstellen, Mautstellen, beim ÖAMTC, beim Arbö und weiteren Partnern und Partnerinnen, bei Bedarf auch mit Bargeld, zu erwerben sein.

Diese Novelle ist somit ein weiterer Schritt hin zu einer zukunftsfähigen Mobilität, einer Mobilität, die unserer Wirtschaft, unserer Umwelt und den

Menschen in diesem Land dient. – Danke schön. (*Beifall bei der SPÖ und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.*)

11.49

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Vielen Dank, Frau Bundesministerin.

Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Mag. Bernhard Ruf. – Ich erteile es dir.

RN/39

11.49

**Bundesrat Mag. Bernhard Ruf (ÖVP, Oberösterreich):** Geschätztes Präsidium!

Werte Frau Ministerin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Zuschauerinnen und Zuschauer, ob freiwillig oder unfreiwillig hier im Saal und vor den Bildschirmen! (*Mit verstellter Stimme:*) Ha, ha! Kleben ist mein Leben! (*Allgemeine Heiterkeit.*) – Ich habe die Worte des Vignettenmannes noch im Ohr, der vor fast 29 Jahren die neue Straßenmaut grandios promotet hat. (*Ruf bei der SPÖ: Können wir es noch einmal hören?*) – Ha, ha! (*Allgemeine Heiterkeit und allgemeiner Beifall.*) – Es kommt zum Schluss noch einmal.

Bei all den Schwierigkeiten und bei all der Kritik, die es 1997 an dieser Einführung gegeben hat – die FPÖ hat damals schon von Abkassieren gesprochen –, bei all den Kleberdiskussionen: Die Vignette ist eine Erfolgsstory. Nicht nur unsere größten Nachbarn beneiden uns um dieses sinnvolle und vorausschauende System. Deutschland hat ja erfolglos versucht, das System zu kopieren – mit dem Ergebnis, dass seine Straßen- und Bahninfrastruktur mit unserer nicht mehr mithalten kann.

1997 war übrigens zehn Jahre vor Einführung des ersten richtigen Smartphones, mit dem heutzutage jede und jeder leicht seine Vignette bestellen und kaufen kann. Wer das nicht will, kann in jede bisherige Verkaufsstelle gehen

und diese dort von qualifiziertem Personal buchen lassen. Ich habe das im letzten Jahr zweimal gemacht und kann bestätigen, dass das bestens, einfach und kompetent auch auf analogem Weg funktioniert.

Die gewohnte und äußerst gewöhnliche Aufregung der FPÖ ist also auf keinen Fall nachvollziehbar, noch dazu, wenn durch das neue System etwaige Missbrauchslücken geschlossen werden und darüber hinaus die Staatsfinanzen und die Nerven unserer Mitbürger:innen geschont werden (*Zwischenruf der Bundesrätin Steiner-Wieser [FPÖ/Sbg.]*), die nicht mehr mit dem Herdreiniger ausrücken müssen, um Vignette und Kleber von den Windschutzscheiben zu bekommen.

Liebe FPÖ! Ihr versucht da einen unmöglichen Spagat: Auf der einen Seite promotet ihr Digitalisierung, ja, einzelne Mandatare jetten sogar nach Fernost, um an KI-Kongressen teilzunehmen. Auf der anderen Seite wettert ihr gegen sparsame, sichere und brauchbare Digitalisierungsmaßnahmen. Auf der einen Seite fordert ihr in Anträgen stundengenaue Abrechnungen, die in der analogen Version der Vignette ja gar nicht drinnen waren. Auf der anderen Seite kritisiert ihr die einheitlich digitale Version, die eine solche stundengenaue Abrechnung erst möglich machen wird; und sie wird bestimmt kommen. Euer Rückgrat wirkt so dehnbar wie eure Wahrheiten und so instabil wie eure Bereitschaft zur Verantwortungsübernahme. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ. – Bundesrätin Steiner-Wieser [FPÖ/Sbg.]: Hallo!*)

Nun aber zu den Reformen im Lkw-Bereich. Da wurde mit der Transportbranche ein wirklich brauchbarer und guter Konsens gefunden, der nachvollziehbare Erhöhungen im Bereich jener Lkws vorsieht, die durch Lärm und CO<sub>2</sub>-Ausstoß Mitmenschen und Umwelt beeinträchtigen. Dagegen wird der positive Anreiz für emissionsfreie Fahrzeuge verlängert.

Es wurde auch ein deutliches Bekenntnis zur Finanzierung der Asfinag und ein deutliches Bekenntnis zur Finanzierung des Bauprogramms abgelegt. Darüber hinaus wurde allerdings die Wettbewerbsfähigkeit der Transportwirtschaft gewahrt. Das ist eine ausgewogene und gute Maßnahme, die ein bewährtes und durchdachtes System in Richtung Zukunft weiterentwickelt.

In Richtung Zukunft, in Richtung Vereinfachung und in Richtung Weiterentwicklung geht auch die Digitalisierung der Cemt. Auch dabei geht es um den Schutz für die heimische Transportwirtschaft, es geht um Rechtssicherheit bei Lkw-Fahrern aus Drittstaaten oder Transport in Drittstaaten, damit unlauterem Wettbewerb Einhalt geboten wird und die heimische Wirtschaft dementsprechend klar und sicher transportieren kann.

Frau Ministerin! Auch Ihrem Kollegen Minister Hanke ein herzliches Danke für den Einsatz zur Weiterentwicklung eines Systems, das das Promoten durch den Vignettenmann Gott sei Dank nicht mehr braucht. Wahrscheinlich würde der Vignettenmann aber heute sagen (*mit verstellter Stimme:*) Ha, ha! Sei kein Depp, nutz die Asfinag-App! (*Beifall bei ÖVP, SPÖ und Grünen sowie der Bundesrätin Deutsch [NEOS/W].*)

11.54

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Weitere Wortmeldungen liegen dazu nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? – Das ist nicht der Fall. Die Debatte ist somit geschlossen.

RN/40

**Abstimmung**

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Wir kommen zur Abstimmung, die über die gegenständlichen Tagesordnungspunkte getrennt erfolgt. – Bitte nehmen Sie Ihre Plätze ein.

RN/40.1

Wir gelangen zur Abstimmung über den Beschluss des Nationalrates vom 20. November 2025 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird.

Ich ersuche jene Bundesrättinnen und Bundesräte, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. – Das ist die **Stimmenmehrheit**. Der Antrag ist somit **angenommen**.

RN/40.2

Es liegt ein Antrag der Bundesräte Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen auf Fassung einer Entschließung betreffend „Nutzerfreundliche und faire Regelung der Gültigkeitsdauer von Kurzzeit-Vignetten“ vor. Ich lasse über diesen **Entschließungsantrag** abstimmen.

Ich ersuche jene Bundesrättinnen und Bundesräte, die diesem Entschließungsantrag zustimmen, um ein Handzeichen. – Das ist die **Stimmenminderheit**. Der Antrag auf Fassung der gegenständlichen Entschließung ist somit **abgelehnt**.

RN/40.3

Wir gelangen zur Abstimmung über den Beschluss des Nationalrates vom 20. November 2025 betreffend ein Bundesgesetz zur Digitalisierung der CEMT-Genehmigungen.

Ich ersuche jene Bundesrättinnen und Bundesräte, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu

erheben, um ein Handzeichen. – Das ist die **Stimmeneinhelligkeit**. Der Antrag ist somit **angenommen**.