

## Vorblatt

### Ziel(e)

- Weiterentwicklung des geltenden Systems zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut auf zeitgemäße Weise

### Inhalt

#### Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Einführung der digitalen Vignette

#### Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Die Einführung der digitalen Vignette führt ab dem Jahr 2018 zu Mindereinnahmen der ASFINAG aus der zeitabhängigen Maut. Daraus resultiert eine geringfügige Verminderung des Umsatzsteueraufkommens.

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021
Nettofinanzierung Bund	0	-1.708	-1.994	-2.124	-2.260
Nettofinanzierung Länder	0	-508	-593	-632	-672
Nettofinanzierung Gemeinden	0	-298	-348	-370	-394
<b>Nettofinanzierung Gesamt</b>	<b>0</b>	<b>-2.514</b>	<b>-2.935</b>	<b>-3.126</b>	<b>-3.326</b>

#### Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern:

Das Gesetzesvorhaben hat keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern.

#### Auswirkungen auf Unternehmen:

Das Gesetzesvorhaben führt insbesondere für KFZ-Betriebe zu einer Kostenentlastung.

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 fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

#### Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

## Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

### Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Vorhabensart: Bundesgesetz  
Laufendes Finanzjahr: 2017  
Inkrafttreten/ Wirksamwerden: 2017

#### Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel „Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit“ der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie im Bundesvoranschlag des Jahres 2017 bei.

## Problemanalyse

### Problemdefinition

Derzeit ist vor der Benützung von Bundesstraßen mit einspurigen Kraftfahrzeugen sowie mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 t beträgt, zur ordnungsgemäßen Entrichtung der zeitabhängigen Maut eine Klebevignette am Fahrzeug anzubringen.

### Nullszenario und allfällige Alternativen

Beibehaltung des bisherigen Systems der Mautentrichtung

### Vorhandene Studien/Folgenabschätzungen

Daten der ASFINAG-Unternehmensplanung

## Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2022

Evaluierungsunterlagen und -methode: Die Evaluierung erfolgt anhand von Daten der ASFINAG über die Erlöse aus der zeitabhängigen Maut

## Ziele

### Ziel 1: Weiterentwicklung des geltenden Systems zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut auf zeitgemäße Weise

#### Beschreibung des Ziels:

Künftig soll den Mautschuldern die Möglichkeit eröffnet werden, zur ordnungsgemäßen Entrichtung der zeitabhängigen Maut das Kennzeichen ihres Fahrzeuges im Mautsystem zu registrieren.

#### Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA

Zielzustand Evaluierungszeitpunkt

---

Es besteht nur eine Methode zur ordnungsgemäßen Entrichtung der zeitabhängigen Maut.	Es bestehen zwei alternative Methoden zur ordnungsgemäßen Entrichtung der zeitabhängigen Maut.
--	--

## Maßnahmen

### Maßnahme 1: Einführung der digitalen Vignette

#### Beschreibung der Maßnahme:

Herkömmliche Klebevignette und neu eingeführte digitale Vignette haben dieselbe Gültigkeitsdauer, sie kosten denselben Preis und sind jeweils als Jahresvignette, als Zweimonatsvignette und als Zehntagesvignette verfügbar. Sie unterscheiden sich voneinander aber dadurch, dass die Klebevignette am Fahrzeug haftet, während die digitale Vignette an das Kennzeichen gebunden ist. Fahrzeuglenker und Zulassungsbesitzer haben die Wahl, sich für jene Variante der Mautentrichtung zu entscheiden, die für sie mehr Vorteile bietet. Für Wechselkennzeichenbesitzer wird regelmäßig die digitale Vignette attraktiver sein, weil sie es ermöglicht, mehrere Fahrzeuge - wenn auch nicht gleichzeitig - auf Bundesstraßen zu verwenden. Probe- und Überstellungskennzeichenbesitzer werden fortan, sofern sie die digitale Vignette wählen, auch eine Jahresvignette erwerben können. Wer mit der Nutzung elektronischer Medien nicht vertraut ist oder wer die mit der digitalen Vignette zwingend verbundene Verarbeitung personenbezogener Daten vermeiden will, wird der Klebevignette den Vorzug geben.

Die Einführung der digitalen Vignette setzt ein Mautsystem voraus, in dem die Kennzeichendaten gespeichert werden. Dieses Mautsystem wird im Hinblick auf digitale Vignetten als öffentliches Register konzipiert, in das jede Person Einsicht nehmen kann, um zu eruieren, ob für ein bestimmtes Fahrzeug (Kennzeichen) eine digitale Vignette erworben wurde und dieses Fahrzeug somit auf Bundesstraßen verwendet werden darf. Diese Verifikationsmöglichkeit entspricht der Sichtprüfung der Nutzungsberechtigung am Fahrzeug bei der Klebevignette. Sie erleichtert nicht nur die Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut, sondern dient auch den Interessen der Bundesstraßennutzer. Ohne sie könnten Lenker, die nicht Zulassungsbesitzer des von ihnen verwendeten Fahrzeuges sind, nicht verlässlich beurteilen, ob sie mit dem Fahrzeug Bundesstraßen benützen dürfen.

Umsetzung von Ziel 1

#### Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Vor Benützung einer Bundesstraße ist am Fahrzeug eine Klebevignette anzubringen.	Vor Benützung einer Bundesstraße ist am Fahrzeug eine Klebevignette anzubringen oder alternativ das Kennzeichen des Fahrzeuges im Mautsystem zu registrieren.

## Abschätzung der Auswirkungen

### Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

#### Finanzielle Auswirkungen für den Bund

##### – Ergebnishaushalt

	in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Erträge</b>		<b>0</b>	<b>-1.708</b>	<b>-1.994</b>	<b>-2.124</b>	<b>-2.260</b>

#### Finanzielle Auswirkungen für die Länder

**– Kostenmäßige Auswirkungen**

	in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Erlöse</b>		<b>0</b>	<b>-508</b>	<b>-593</b>	<b>-632</b>	<b>-672</b>

**Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden****– Kostenmäßige Auswirkungen**

	in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Erlöse</b>		<b>0</b>	<b>-298</b>	<b>-348</b>	<b>-370</b>	<b>-394</b>

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Sozialversicherungsträger.

**Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern****Verteilung des erwarteten Steueraufkommens sowie der direkten und indirekten Be- oder Entlastung auf Frauen und Männer**

Von der durch die Gesetznovelle eingeräumten Möglichkeit zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut im Wege der digitalen Vignette sind KonsumentInnen und Unternehmen gleichmäßig betroffen.

Anreizwirkungen der Steuer bzw. des Steuerinstruments

Die Steuerentlastung ist nur ein Nebeneffekt des Gesetzesvorhabens. Es sind keine geschlechterdifferenzierten Wirkungen zu erwarten.

Auswirkungen auf die prozentuelle Differenz des tatsächlich verfügbaren Einkommens von Frauen und Männern

Durch die Einführung der digitalen Vignette nähert sich das tatsächlich verfügbare Einkommen von Frauen und Männern nicht an, weil Frauen und Männer die digitale Vignette im gleichen Maß nützen werden.

**Unternehmen****Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur**

Die Kostenentlastung für Unternehmen entspricht betragsmäßig ihrem Anteil von 10 % an allen vignettenpflichtigen Fahrten.



Die Einführung der digitalen Vignette führt zu Mindereinnahmen der ASFINAG bzw. zu Umsatzsteuermindereinnahmen im Zusammenhang mit dem Fahrzeugneukauf, mit Wechselkennzeichenfahrzeugen, mit Fahrzeugen, an denen Probefahrten angebracht sind und mit der Reduzierung von Ersatzmauteinnahmen durch die Neuregelung der Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht an der Vollziehung des BStMG.

Die Berechnung der finanziellen Auswirkungen erfolgt generell auf folgender Basis: Die Vignettenpreise werden für das Jahr 2018 um 1,0 % und für die Jahre 2019 bis 2021 um jeweils 1,7 % valorisiert. Wie schon bei den Vignettenpreisverordnungen wird davon ausgegangen, dass der Anteil gewerblicher Fahrten an den vignettenpflichtigen Fahrten, für die ein Vorsteuerabzug möglich ist, den Anteil von 10 % nicht überschreitet. Die Aufteilung der Umsatzsteuermindereinnahmen auf Bund, Länder und Gemeinden erfolgt nach dem Teilungsschlüssel des § 10 Abs. 1 FAG 2017.

#### **Im Speziellen werden folgende Ausgangswerte und Annahmen zur Berechnung der konkreten Mindereinnahmen herangezogen:**

**Mindereinnahmen Fahrzeugneukauf:** Der Verkaufsanteil der digitalen Vignette an den gesamten Vignettenverkäufen beträgt im Jahr 2018 15 %, im Jahr 2019 20 %, im Jahr 2020 25 % und im Jahr 2021 30 %. Ausgegangen wird von der Zahl von 308.555 Neuzulassungen im Jahr 2015. Diese Zahl wird jährlich um 1,7 % erhöht. Laut IFES Umfrage vom Dezember 2014 wird an 83 % der Personenkraftfahrzeuge eine Jahresvignette angebracht. In 50 % der Fälle wird auf Antrag des Zulassungsbesitzers das bisherige Kennzeichen bei der Abmeldung gemäß § 43 Abs. 3 KFG 1967 freigehalten und in der Folge dem neuen Fahrzeug zugewiesen. Daraus resultieren folgende Nettomindereinnahmen für die ASFINAG: im Jahr 2018 1.469.841,00 Euro, im Jahr 2019 2.027.341,00 Euro, im Jahr 2020 2.620.769,40 Euro und im Jahr 2021 3.251.556,00 Euro. Mindereinnahmen Wechselkennzeichenfahrzeuge: Laut IFES Umfrage vom November 2015 existieren 420.000 Fahrzeuge mit Wechselkennzeichen. Für diese Fahrzeuge wurden für das jeweils zweite und dritte unter dem Wechselkennzeichen zum Verkehr zugelassene Fahrzeug in Summe 172.800 weitere zusätzliche Jahresvignetten gekauft. Diese Zahl wird jährlich um 1,7 % erhöht. 90 % der Besitzer von Wechselkennzeichenzulassungen entrichten die zeitabhängige Maut im Jahr 2018 mit der digitalen Vignette, ab dem Jahr 2019 sind dies 100 %. Daraus resultieren folgende Nettomindereinnahmen für die ASFINAG: im Jahr 2018 11.900.997,90 Euro, im Jahr 2019 13.679.196,00 Euro, im Jahr 2020 14.146.774,30 und im Jahr 2021 14.626.264,50 Euro. Mindereinnahmen Probefahrtenkennzeichen: Laut Branchenbericht KFZ-Wirtschaft der UniCredit Bank Austria AG aus dem Jahr 2013 bestehen 3600 Groß- und Einzelhandelsbetriebe, die Neu- bzw. Gebrauchtfahrzeuge verkaufen, und 4300 KFZ-Werkstätten. Der durchschnittliche KFZ-Betrieb hat zwei Probefahrtenkennzeichen in Verwendung, für die bisher jährlich sechs Zweimonatsvignetten erworben wurden. Alle KFZ-Betriebe entrichten ab 2018 bei Probefahrtenkennzeichen die zeitabhängige Maut mit der digitalen Vignette. Daraus resultieren folgende Nettomindereinnahmen für die ASFINAG: im Jahr 2018 920.350,00 Euro, im Jahr 2019 932.200,00 Euro, im Jahr 2020 951.950,00 Euro und im Jahr 2021 971.700,00 Euro. Aus diesen Mindereinnahmen der ASFINAG resultieren allerdings keine Umsatzsteuermindereinnahmen, da es sich bei diesen Fahrten mit Probefahrtenkennzeichen ausschließlich um gewerbliche Fahrten handelt. Mindereinnahmen durch die Neuregelung der Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht an der Vollziehung des BStMG: Es entfallen jährlich durchschnittlich 6.000 Ersatzmauten in der Höhe von jeweils 120 Euro inkl. USt. Daraus resultieren Nettomindereinnahmen für die ASFINAG von jährlich 600.000 Euro.

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 4.7 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 657188240).

