

Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 – BStMG

Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Einbringende Stelle: BMVIT
Vorhabensart: Bundesgesetz
Laufendes Finanzjahr: 2019
Inkrafttreten/ Wirksamwerden: 2019

Vorblatt

Problemanalyse

Das Regierungsprogramm 2017 – 2022 sieht einerseits die Umsetzung von Maßnahmen für eine moderne, emissionsarme Mobilität und andererseits die Schaffung von Anreizimpulsen für Fahrzeuge mit emissionsfreien Antriebsformen vor.

Mautaufsichtsorgane sind von jeder Behörde, für die sie tätig werden, zu bestellen und zu vereidigen.

Im Rahmen der zeitabhängigen Maut sind Aufforderungen zur Leistung der Ersatzmaut nicht vorgesehen, wenn jenes Fahrzeug, mit dem die einschlägige Tat begangen wurde, längere Zeit nach der Tat wieder das Bundesstraßennetz benützt und bei dieser Gelegenheit von den Mautaufsichtsorganen kontrolliert wird.

Zur Feststellung, ob ein Kraftfahrzeug im Gewichtsbereich von 3,5 Tonnen höchstem zulässigen Gesamtgewicht die Maut ordnungsgemäß entrichtet hat, ist von der ASFINAG eine zuverlässige automatisierte Einschätzung zu treffen, einerseits welcher Art der Mauteinhebung ein Fahrzeug unterliegt und andererseits welche für die fahrleistungsabhängige Bemaßung maßgebliche Anzahl von Achsen ein Fahrzeug aufweist. Im Rahmen dieser automatisierten Erkennung kommt es zu einer hohen Anzahl von Fehlerkennungen, weil in diesem Grenzbereich eine eindeutige Zuordnung von Fahrzeugen allein aufgrund der Fahrzeugmerkmale technisch nicht möglich ist.

Ziel(e)

Umsetzung des Regierungsprogrammes durch Förderung von Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb im Rahmen des BStMG.

Mit der Änderung von Bestimmungen des BStMG soll eine effizientere Durchführung sowohl der Mauteinhebung als auch der Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht ermöglicht werden.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

Die Förderung der Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb soll im Rahmen der Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erfolgen.

Behörden können die ASFINAG oder von der ASFINAG genannte Personen zur Bestellung und Vereidigung von Mautaufsichtsorganen ermächtigen.

Die Befugnisse, die im Bereich der fahrleistungsabhängigen Maut den Mautaufsichtsorganen zur Aufforderung der Leistung der Ersatzmaut zustehen, werden auch im Rahmen der zeitabhängigen Maut vorgesehen.

Mit Hilfe einer pseudonymisierten Speicherung von Fahrzeugdaten sollen die Ergebnisse der manuellen Nachbearbeitung von Verdachtsfällen auf Mautprellerei durch Mitarbeiter der ASFINAG für künftige Verdachtsfälle nutzbar gemacht werden.

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 2019 bei.

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Durch die Erweiterung der Befugnisse der Mautaufsichtsorgane zu Aufforderungen zur Zahlung der Ersatzmaut wird nach Schätzung der ASFINAG in rund 15000 Fällen jährlich zusätzlich eine Ersatzmaut von jeweils 120 Euro samt Umsatzsteuer wegen nicht ordnungsgemäßer Entrichtung der zeitabhängigen Maut eingehoben werden können. Bei der Berechnung der Umsatzsteuermehreinnahmen wird davon ausgegangen, dass für 90 % der auf die Ersatzmaut entrichteten Umsatzsteuer kein Vorsteuerabzug möglich ist. Die erwarteten Umsatzsteuermehreinnahmen im Jahr 2019 werden um ein Drittel geringer als in den Folgejahren angesetzt, da die gesetzliche Änderung erst im Laufe dieses Jahres in Kraft treten wird. Die Aufteilung der Umsatzsteuermehreinnahmen auf Bund, Länder und Gemeinden erfolgt nach dem Teilungsschlüssel des § 10 Abs. 1 Finanzausgleichsgesetz 2017.

Die Förderung von Elektrofahrzeugen mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb betrifft vorerst nur eine sehr geringe Zahl von gewerblich genutzten Fahrzeugen. Finanzielle Auswirkungen in Form von Umsatzsteuermindereinnahmen werden nicht eintreten, da die vom gewerblichen Verkehr auf die Netto-Mauttarife geleistete Umsatzsteuer dem Vorsteuerabzug unterliegt.

Die Reduktion manueller Bearbeitungen von Verdachtsfällen auf Mautprellerei hat keinen Einfluss auf die Einnahmen der ASFINAG und somit auch keine finanziellen Auswirkungen auf Bund, Länder und Gemeinden.

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme (in Tsd. €)	2019	2020	2021	2022	2023
Umsatzsteuermehreinnahmen Bund	122.281	183.422	183.422	183.422	183.422
Umsatzsteuermehreinnahmen Länder	36.391	54.586	54.586	54.586	54.586
Umsatzsteuermehreinnahmen Gemeinden	21.328	31.992	31.992	31.992	31.992

Anmerkungen zu sonstigen, nicht wesentlichen Auswirkungen:

Sofern Behörden von der ASFINAG genannte Personen zur Bestellung und Vereidigung von Mautaufsichtsorganen ermächtigen, können Verwaltungskosten reduziert werden.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Den unionsrechtlichen Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benützung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S.

42, in der Fassung der Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. L 158 vom 10.06.2013, S. 356 (Wegekostenrichtlinie) wird entsprochen.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

keine

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.5 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 177545109).