

Vorblatt

Ziel(e)

- Einbeziehung aller Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t in die fahrleistungsabhängige Mautpflicht
- Verbesserung der Kostenwahrheit im Straßenverkehr durch die Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen
- Verbesserung des Vignettensystems für Gelegenheitsnutzer durch Einführung einer Eintagesvignette

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Änderung der Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht von der zeitabhängigen Mautpflicht
- Anlastung auch der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen des Schwerverkehrs
- Einführung einer Eintagesvignette im Rahmen des Vignettensystems auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Die in der Novelle vorgesehene Anlastung der externen Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen führt zu Einnahmen der ASFINAG, die von der Gesellschaft an den Bund zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs zu überweisen sind. Die Einnahmen aus der Anlastung dieser externen Kosten steigen aufgrund von stufenweisen Anpassungen bis zum Jahr 2026 jährlich entsprechend an.

Die langfristigen finanziellen Auswirkungen der Maßnahme(n) auf den Bundeshaushalt reduzieren die öffentliche Verschuldung bis zum Ende des Jahres 2053 um 0,94 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) bzw. 6.760 Mio. € (zu Preisen von 2023) gegenüber dem Basisszenario der 30-jährigen Budgetprognose gem. § 15 (2) BHG 2013. Die Berechnungsparameter (Zinssätze, Bruttoinlandsprodukt, Inflation, öffentliche Verschuldung) sind der 30-jährigen Budgetprognose entnommen.

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2023	2024	2025	2026	2027
Nettofinanzierung Bund	0	124.364	212.371	300.928	299.978
Nettofinanzierung Länder	0	667	704	740	740
Nettofinanzierung Gemeinden	0	391	412	434	434
Nettofinanzierung Gesamt	0	125.422	213.487	302.102	301.152

Auswirkungen auf Unternehmen:

Das Vorhaben hat zwar in Abhängigkeit des jeweiligen Nutzungsgrades der Bundesstraßen wesentliche Auswirkungen auf Unternehmen, diese betreffen aber zum überwiegenden Teil ausländische Unternehmen.

Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen:

Unter Verwendung der vom Umweltbundesamt zur Verfügung gestellten Berechnungsfaktoren auf Basis des "Makroökonomischen Input-Output-Modells mit integriertem Energiesystem" wird für 2024 und

2025 eine Veränderung der Wertschöpfung um jeweils ca. -0,01 % sowie für 2026 und 2027 um ca. -0,02 % angenommen.

Auswirkungen auf die Umwelt:

Es kommt zu einer Senkung der Treibhausgasemissionen ca. in der Höhe des Dreihalbfachen des Wesentlichkeitskriteriums der Subdimension Luft und Klima der Wirkungsdimension Umwelt.

Soziale Auswirkungen:

Es sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Beschäftigung zu erwarten.

Konsumentenschutzpolitische Auswirkungen:

Die finanzielle Belastung von der Vignettenpflicht unterliegenden Gelegenheitsnutzern wird an die Nutzungsintensität angepasst.

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

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der Entwurf sieht im Wesentlichen Maßnahmen vor, zu denen der Bund auf Grund zwingender Vorschriften des Unionsrechts verpflichtet ist (Umsetzung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362, ABl. Nr. L 69 vom 04.03.2022 S. 1, und der Berichtigung, ABG1. L 227 vom 01.09.2022 S. 133 (im Folgenden: Wegekostenrichtlinie), die sonstigen vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung:

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 (§ 2 BStMG) und andererseits welche für die fahrleistungsabhängige Bemaßung maßgebliche Anzahl von Achsen ein Fahrzeug aufweist (§ 9 BStMG). Im Rahmen dieser automatisierten Erkennung kommt es unweigerlich zu manuellen Nachbearbeitungen, weil in diesem Grenzbereich eine eindeutige Zuordnung von Fahrzeugen allein aufgrund der äußeren Fahrzeugmerkmale nicht möglich ist. Erst im Rahmen der manuellen Nachkontrolle kann festgestellt werden, welcher Art der Mautentrichtung das Fahrzeug zuzuordnen ist. Erschwerend kommt hinzu, dass Fahrzeuge dadurch mehrfach und regelmäßig wiederkehrend von manuellen Nachbearbeitungen betroffen sein können.

Zur Vermeidung von künftigen Mehrfachaufwänden sowie zur Datenminimierung im Sinne der Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG, ABl. Nr. L 119 vom 04.05.2016 S. 1, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 74 vom 04.03.2021 S. 35 (DSGVO), wurde eine Speicherung dieser manuell durchgeführten Zuordnung gemeinsam mit Fahrzeugkennzeichen und technischen Fahrzeugmerkmalen zur Wiedererkennung des Fahrzeuges in pseudonymisierter Form vorgesehen (§ 19a Abs. 3 BStMG). Im Rahmen einer zukünftigen Erfassung desselben Fahrzeuges erfolgt in weiterer Folge ein Abgleich der Daten des erfassten Fahrzeuges mit den zu einem früheren Zeitpunkt erfassten Daten und wird im Falle einer erfolgreichen Zuordnung für die weitere Verarbeitung auf das frühere Ergebnis der manuell durchgeführten Zuordnung zurückgegriffen. Eine weitere manuelle Nachbearbeitung ist in diesem Fall somit nicht erforderlich, der aufgetretene Verdachtsfall auf Mautprellerei wird automatisiert im System verworfen.

Die Verarbeitung der dafür erforderlichen Daten ist auf diesen Anwendungsfall beschränkt (Zweckbindung). Die Speicherung von Bilddaten ist in diesem Zusammenhang unzulässig. Die Speicherung der Daten erfolgt pseudonymisiert im Sinne des Art 4 Z 5 DSGVO. Um die Möglichkeit für allfällige Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten von Personen wirksam auszuschließen, erfolgt die Verarbeitung darüber hinaus in einer Form, die keinerlei Rückschlüsse auf den konkreten Ort und Zeitpunkt der Erfassung ermöglicht.

Die zulässige Speicherdauer wurde in § 19a Abs. 4 BStMG derart festgelegt, dass relevante Fahrzeuge, die das hochrangige österreichische Straßennetz eventuell nur im Jahresabstand benutzen, ebenfalls wirkungsvoll berücksichtigt werden können. Diese Daten werden spätestens am Ende des Jahres, das dem Jahr der letzten Erfassung folgt, gelöscht. Damit wird bewirkt, dass Datensätze, die zur Reduktion der Anzahl von manuellen Nachkontrollen beitragen, weiterhin zur Verfügung stehen, während Datensätze, die innerhalb des Speicherzeitraums nicht zur Effizienzsteigerung sowie zur Datenminimierung im Sinne der DSGVO beigetragen haben, nach Ablauf der Speicherfrist gelöscht werden.

Aus datenschutzrechtlicher Sicht wird durch die getroffenen Maßnahmen einerseits der erforderliche Eingriff in die (Datenschutz-)Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen minimiert und andererseits der Aufwand für die manuelle Nachbearbeitung von Verdachtsfällen auf Mautprellerei reduziert. Mit Umsetzung der Maßnahmen werden die Grundsätze für die Verarbeitung von personenbezogenen Daten (Art 5 DSGVO) und die Verpflichtung zum Datenschutz durch Technikgestaltung (Art 25 DSGVO) berücksichtigt. Im Ergebnis wird durch die getroffenen Maßnahmen das Risiko, dass Bewegungsprofile von Kraftfahrzeugen, die der zeitabhängigen Maut unterliegen, entstehen könnten, bereits auf technischer Ebene ausgeschlossen (vgl. RV 1587 BlgNR XXV. GP S.6).

Zum gleichen Zweck wurde § 19a Abs. 3 mit der BStMG-Novelle BGBl. I Nr. 155/2021 dahingehend ergänzt, dass auch Auskunftsdaten von Abrufen bei nationalen Kontaktstellen anderer EU-Mitgliedstaaten gemäß § 30a Abs. 2 pseudonymisiert im Mautsystem der Gesellschaft gespeichert werden dürfen. Nunmehr wird folgerichtig vorgesehen, dass auch Auskunftsdaten von Abrufen aus der zentralen Zulassungsevidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967 zum gleichen Zweck gespeichert werden dürfen.

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

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

Einbringende Stelle: BMK
Vorhabensart: Bundesgesetz
Laufendes Finanzjahr: 2023
Inkrafttreten/ 2023
Wirksamwerden:

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt zur Maßnahme "Gestaltung und Entwicklung des Mautsystems im Sinne einer modernen und nachhaltigen Mobilität" für das Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" der Untergliederung 41 Mobilität im Bundesvoranschlag des Jahres 2023 bei.

Problemanalyse

Problemdefinition

Mit der Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 und des ASFINAG-Gesetzes sollen im Wesentlichen die Bestimmungen der Wegekostenrichtlinie umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang sind folgende Regelungsinhalte anzuführen:

1. Änderung der Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht von der zeitabhängigen Mautpflicht
2. Berücksichtigung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bei der Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Maut im Wege ihrer Anlastung als externe Kosten
3. Einführung einer Eintagesvignette und einer fixen Preisstaffelung für die unterschiedlichen Vignettentypen
4. Änderung der Regelungen über Querfinanzierungszuschläge

Nullszenario und allfällige Alternativen

Hinsichtlich der in der Problemdefinition angeführten Regelungsinhalte 1 bis 3 besteht keine Alternative, da es sich um verpflichtend umzusetzende Bestandteile der Wegekostenrichtlinie handelt. Ein Verzicht auf den Regelungsinhalt 4 würde sowohl den räumlichen Anwendungsbereich der möglichen Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen als auch die Verwendungsmöglichkeit eingehobener Querfinanzierungszuschläge einschränken.

Vorhandene Studien/Folgenabschätzungen

"Analyse der externen Kosten des Schwerverkehrs am Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich – Grundlagen für die nationale Umsetzung der Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 ("EU-Wegekostenrichtlinie NEU")", Umweltbundesamt im Auftrag des BMK, 2023:

Auf die in dieser Studie berechneten CO₂-Kosten pro Fahrzeugkilometer wird bei der Festlegung der Tarife zur Anlastung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen Bezug genommen.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2028

Evaluierungsunterlagen und -methode: Die interne Evaluierung erfolgt auf Basis der von der ASFINAG zur Verfügung zu stellenden Daten betreffend Fahrleistung von Schwerfahrzeugen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und Vignettenverkäufen.

Ziele

Ziel 1: Einbeziehung aller Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t in die fahrleistungsabhängige Mautpflicht

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Fahrleistungsabhängige Mautpflicht für alle Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t.	Fahrleistungsabhängige Mautpflicht für alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t.

Ziel 2: Verbesserung der Kostenwahrheit im Straßenverkehr durch die Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO2-Emissionen

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Anlastung nur der Infrastrukturkosten und der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung im Wege der Mauttarife der fahrleistungsabhängigen Maut; keine verursachergerechte Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO2-Emissionen; keine entsprechenden Mauteinnahmen.	Anlastung auch der Kosten der verkehrsbedingten CO2-Emissionen im Wege der Mauttarife der fahrleistungsabhängigen Maut ab 1. Jänner 2024.

Ziel 3: Verbesserung des Vignettensystems für Gelegenheitsnutzer durch Einführung einer Eintagesvignette

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Gelegenheitsnutzer müssen vor der Benutzung des vignettenpflichtigen Straßennetzes zumindest eine Zehntagesvignette erwerben.	Gelegenheitsnutzer können das vignettenpflichtige Straßennetz nach Erwerb einer Eintagesvignette benützen.

Maßnahmen

Maßnahme 1: Änderung der Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht von der zeitabhängigen Mautpflicht

Beschreibung der Maßnahme:

Umsetzung der Wegekostenrichtlinie durch Änderung der Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht von der zeitabhängigen Mautpflicht. Fahrleistungsabhängig mautpflichtig sind nicht mehr Fahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt, sondern Fahrzeuge, deren technisch zulässige Gesamtmasse mehr als 3,5 t beträgt.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Nur Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t unterliegen der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht.	Alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t unterliegen der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht.

Maßnahme 2: Anlastung auch der Kosten der verkehrsbedingten CO2-Emissionen des Schwerverkehrs

Beschreibung der Maßnahme:

Umsetzung der Wegekostenrichtlinie durch erstmalige Berücksichtigung der Kosten der verkehrsbedingten CO2-Emissionen bei der Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Maut im Wege ihrer Anlastung als externe Kosten.

Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO2-Emissionen des Schwerverkehrs unter Bezugnahme auf die durch das Umweltbundesamt durchgeführten "Analyse der externen Kosten des Schwerverkehrs am Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich" für das Jahr 2024 und zu Preisen 2021 ermittelten externen Kosten je Fahrzeugkilometer für CO2. Für die CO2-Emissionsklasse 4 werden die Mauttarife unter Bezugnahme auf die Bezugswerte gemäß Anhang IIIc der Wegekostenrichtlinie festgelegt. Es erfolgt eine Teilanlastung der verkehrsbedingten CO2-Emissionen des Schwerverkehrs, wobei sich die Mauttarife zur Anlastung dieser Kosten stufenweise erhöhen. Diese Tarife werden gesetzlich so vorgesehen, dass sie im Jahr 2024 30 %, im Jahr 2025 50 %, im Jahr 2026 70 % der vom Umweltbundesamt ermittelten Werte bzw. bezüglich CO2-Emissionsklasse 4 der Bezugswerte gemäß Anhang IIIc der Wegekostenrichtlinie betragen. Ab dem Jahr 2025 wird bei den Tarifen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO2-Emissionen für Busse ein Tarifbonus von 25 % berücksichtigt.

Umsetzung von Ziel 2

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Keine Einbeziehung der Kosten der verkehrsbedingten CO2-Emissionen des Schwerverkehrs in die Berechnung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife	Einbeziehung der Kosten der verkehrsbedingten CO2-Emissionen des Schwerverkehrs in die Berechnung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife im Rahmen der Mauttarifverordnungen 2023 bis 2026; zusätzliche Mauteinnahmen aus der Anlastung externer Kosten in den Jahren 2024 bis 2027 von gesamt ca. 947 Mio. Euro. Hiervon sind ca. 928 Mio. Euro von der ASFINAG an den Bund zu überweisen.

Maßnahme 3: Einführung einer Eintagesvignette im Rahmen des Vignettensystems auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz

Beschreibung der Maßnahme:

Die Wegekostenrichtlinie sieht für zeitabhängige Mautsysteme (Vignettensysteme) die Einführung von Eintagesvignetten und eine Preisstaffelung für die unterschiedlichen Vignettentypen vor.

Umsetzung von Ziel 3

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Das Vignettensystem auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz unterscheidet nach folgenden Vignettentypen: Jahresvignette, Zweimonatsvignette und Zehntagesvignette	Das Vignettensystem auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz unterscheidet nach folgenden Vignettentypen: Jahresvignette, Zweimonatsvignette, Zehntagesvignette und

 Eintagesvignette

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

	In Mio. €	In % des BIP
Änderung des Schuldenstands bis zum Ende des Jahres 2053 gegenüber der 30-jährigen Budgetprognose gem. § 15 (2) BHG 2013	-6.760	-0,9371

*zu Preisen von 2023

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.

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

- Ergebnishaushalt

	in Tsd. €	2023	2024	2025	2026	2027
Erträge		0	124.364	212.371	300.928	299.978

Finanzielle Auswirkungen für die Länder

- Kostenmäßige Auswirkungen

	in Tsd. €	2023	2024	2025	2026	2027
Erlöse		0	667	704	740	740

Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden

- Kostenmäßige Auswirkungen

	in Tsd. €	2023	2024	2025	2026	2027
Erlöse		0	391	412	434	434

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Sozialversicherungsträger.

Unternehmen

Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur

Im Jahr 2022 wurden ca. 64 % der Fahrleistung von Schwerfahrzeugen auf Autobahnen und Schnellstraßen von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen erbracht. Mautanpassungen bei der fahrleistungsabhängigen Maut betreffen daher mehrheitlich ausländische Fahrzeuge. Die Intensität der Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur der Unternehmen und allfälliger nachgelagerter Auftragnehmer:innen richtet sich dem jeweiligen Nutzungsgrad der Bundesstraßen sowie den tarifrelevanten Eigenschaften der genutzten Fahrzeuge. Es fallen keine einmaligen Umstellungskosten an.

Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen

Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt finden sich in der Wirkungsdimension Soziales.

Auswirkungen auf die Umwelt

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Unter Verwendung der vom Umweltbundesamt zur Verfügung gestellten Berechnungsfaktoren auf Basis des Mio-ES Modells werden die jährlichen Abnahmen der Treibhausgasemissionen in Tonnen CO₂-Äquivalenten abgeschätzt.

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Treibhausgasemissionen	Größenordnung	Erläuterung
Abnahme	14.400	Tonnen CO ₂ -Äquivalente; 2024
Abnahme	24.800	Tonnen CO ₂ -Äquivalente; 2025
Abnahme	35.300	Tonnen CO ₂ -Äquivalente; 2026
Abnahme	35.200	Tonnen CO ₂ -Äquivalente; 2027

Soziale Auswirkungen

Sonstige wesentliche Auswirkungen

Es sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Beschäftigung zu erwarten.

Konsumentenschutzpolitische Auswirkungen

Auswirkungen auf das Angebot von Waren und Dienstleistungen

Gelegenheitsnutzern wird der Erwerb einer Eintagesvignette ermöglicht.

Quantitative Auswirkungen auf das Verhältnis von KonsumentInnen und Unternehmen

Betroffene Gruppe	Anzahl der Betroffenen	Quelle/Erläuterung
Gelegenheitsnutzer	5.573.000	ASFINAG; im Jahr 2024 erwarteter Absatz von Eintagesvignetten

Anhang

Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Laufende Auswirkungen – Erträge aus der op. Verwaltungstätigkeit und Transfers

Körperschaft (Angaben in €)		2023	2024	2025	2026	2027
Bund			124.364.057,00	212.371.321,00	300.928.149,00	299.978.193,00
Länder			667.314,00	703.575,00	740.063,00	739.671,00
Gemeinden			391.107,00	412.359,00	433.744,00	433.514,00
GESAMTSUMME			125.422.478,00	213.487.255,00	302.101.956,00	301.151.378,00

Bezeichnung	Körperschaft	2023		2024		2025		2026		2027	
		Menge	Ertrag (€)	Menge	Ertrag (€)	Menge	Ertrag (€)	Menge	Ertrag (€)	Menge	Ertrag (€)
Mehreinnahmen	Bund			1	122.121.720,0	1	210.007.140,0	1	298.441.360,0	1	297.492.720,0
Anlastung externe Kosten					0		0		0		0
Mehreinnahmen	Bund			1	2.242.337,00	1	2.364.181,00	1	2.486.789,00	1	2.485.473,00
Umsatzsteuer	Länder			1	667.314,00	1	703.575,00	1	740.063,00	1	739.671,00
	Gemd.			1	391.107,00	1	412.359,00	1	433.744,00	1	433.514,00

Für die Berechnung der Erträge wurden folgende Annahmen getroffen:

Die ASFINAG geht für das Jahr 2023 von einem Rückgang der Gesamtfahrleistung des Schwerverkehrs zu 2022 um 3 % aus. Für die Jahre 2024-2027 wird keine Veränderung der Gesamtfahrleistung des Schwerverkehrs zu 2023 angenommen. Darüber hinaus wird bei der Fahrleistung die mehrmonatige Sperre des Arlbergtunnels im Jahre 2024 berücksichtigt.

Die Verteilung der Gesamtfahrleistung auf EURO-Emissionsklassen bzw. der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge wird wie folgt prognostiziert:

Emissionsfreie Fahrzeuge: 2024: 0,11 %; 2025: 0,76 %; 2026: 1,01 %; 2027: 1,26 %;

EURO VI: 2024: 92,4 %; 2025: 93,4 %; 2026: 94,4 %; 2027: 95,0 %;

EURO V + EEV: 2024: 5,9 %; 2025: 4,6 %; 2026: 3,7 %; 2027: 2,9 %;

EURO IV: 2024: 0,5 %; 2025: 0,4 %; 2026: 0,3 %; 2027: 0,3 %;

EURO 0-III: 2024: 1,1 %; 2025: 0,8 %; 2026: 0,7 %; 2027: 0,5 %

Die Verteilung der Gesamtfahrleistung auf CO₂-Emissionsklassen wird wie folgt prognostiziert:

CO₂-Emissionsklasse 5: 2024: 0,11 %; 2025: 0,76 %; 2026: 1,01 %; 2027: 1,26 %;

CO₂-Emissionsklasse 4: 2024-2027: 0 %;

CO₂-Emissionsklasse 3: 2024: 2,4 %; 2025: 3,2 %; 2026: 3,2 %; 2027: 3,2 %;

CO₂-Emissionsklasse 2: 2024: 3,9 %; 2025: 5,0 %; 2026: 5,0 %; 2027: 5,1 %;

CO₂-Emissionsklasse 1: 2024: 93,6 %; 2025: 91,1 %; 2026: 90,7 %; 2027: 90,4 %

Die Prognose der Entwicklung des Fahrleistungsanteils emissionsfreier Fahrzeuge basiert sowohl auf dem derzeitigen Ist-Anteil als auch auf Prognosen des Umweltbundesamts. Die Prognose der Fahrleistungsanteile der EURO-Emissionsklassen ergibt sich aus Zeitreihenanalysen basierend auf der Entwicklung dieser Anteile in der Vergangenheit.

Die Prognose der Anteile der CO₂-Emissionsklassen basiert auf einer Prognose des Umweltbundesamtes.

Für die Festlegung der Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und der verkehrsbedingten Lärmbelastung wird die Annahme getroffen, dass ab 1. Jänner 2024 Tarife in Höhe der Bezugswerte für außerstädtische Straßen gemäß Anhang IIIb der EU-Wegekostenrichtlinie gelten. Hierbei kommt für die Fahrzeuge der EURO-Emissionsklassen 0-III einheitlich der jeweilige Bezugswert für die EURO-Emissionsklasse III zur Anwendung. Für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse EEV kommen die Bezugswerte für EURO V zur Anwendung. Für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen kommen die Bezugswerte für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier Achsen zur Anwendung.

Für die Festlegung der mit 1. Jänner 2024 neu eingeführten Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind für die CO₂-Emissionsklassen 1 bis 3 die durch das Umweltbundesamt ermittelten entsprechenden externen Kosten für CO₂ pro Fahrzeugkilometer für das Jahr 2024 zu Preisen 2021 maßgeblich. Für die CO₂-Klasse 4 sind die Bezugswerte gemäß Anhang IIIc der Wegekostenrichtlinie maßgeblich. Für die CO₂-Emissionsklasse 5 erfolgt keine Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen. Die Tariffestsetzung für die CO₂-Emissionsklasse 1 erfolgt einheitlich und unabhängig von der EURO-Emissionsklasse. Maßgeblich sind die ermittelten entsprechenden externen Kosten für CO₂ pro Fahrzeugkilometer für jene Fahrzeuge mit der EURO-Emissionsklasse EURO VI, die in die CO₂-Emissionsklasse 1 fallen.

Diese entsprechenden Tarife werden gesetzlich so vorgesehen, dass sie im Jahr 2024 30 %, im Jahr 2025 50 % und im Jahr 2026 70 % der vom Umweltbundesamt ermittelten Werte bzw. bezüglich CO₂-Emissionsklasse 4 der Bezugswerte gemäß Anhang IIIc der Wegekostenrichtlinie betragen. Ab dem Jahre 2025 wird bei den Tarifen zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen für Busse ein Tarifbonus von 25 % berücksichtigt.

Die Vignettenpreise für das Jahr 2024 werden gesetzlich festgelegt, wobei nun auch eine Tagesvignette neu eingeführt wird. Der Berechnung der entsprechenden Einnahmehauswirkungen liegt die Annahme zugrunde, dass 25 % jener Straßenbenutzer, die bisher eine Zehntagesvignette erworben haben, nun stattdessen eine Eintagesvignette erwerben werden.

Die dargestellten Mehreinnahmen stellen jene zusätzlichen Einnahmen dar, die sich aufgrund der tariflichen Maßnahmen, die sowohl die fahrleistungsabhängige Maut (Neuanlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und Festsetzung der Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und der verkehrsbedingten Lärmbelastung nach Maßgabe der in Anhang IIIb der Wegekostenrichtlinie angeführten Bezugswerte) als auch die zeitabhängige Maut (Neue Preisstaffelung für die unterschiedlichen Vignettentypen und Neueinführung der Eintagesvignette) betreffen, im Vergleich zu jenen Einnahmen, die sich bei unveränderter Beibehaltung der Ausgestaltung dieser Mautsysteme ergäben. Bei den dargestellten Mehreinnahmen für den Bund aus der Anlastung externer Kosten wird hierbei auch berücksichtigt, dass 2 % der Gesamteinnahmen aus der Anlastung externer Kosten gemäß Artikel II §8b Abs. 3 bei der ASFINAG verbleiben.

Im Jahre 2024 werden in Bezug auf die fahrleistungsabhängige Maut Netto-Mauteinnahmen von 1.882.153.000 € erwartet. Darin enthalten sind Einnahmen aus der Anlastung der Infrastrukturkosten in der Höhe von 1.653.959.000 €, aus der Anlastung externer Kosten in der Höhe von 176.035.000 € und aus dem Querfinanzierungszuschlag in der Höhe von 49.944.000 € sowie die gemäß Artikel II § 15a ASFINAG-Gesetz zu verwendenden Einnahmen in der Höhe von 2.215.000 €. Der bereits in der geltenden Mauttarifverordnung 2022 vorgesehene Tarifbonus für emissionsfreie Fahrzeuge auf die jeweiligen Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten von 75 % besteht unverändert weiter. Für das Jahr 2024 werden daraus resultierende Netto-Mautmindereinnahmen in der Höhe von 770.000 € erwartet. Für das Jahr 2024 werden Nettoeinnahmen aus Vignettenverkäufen in der Höhe von 583.166.000 € erwartet.

Grundlage für die Berechnung der zusätzlichen Umsatzsteuereinnahmen: Wie schon bisher wird 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. Die Aufteilung der Umsatzsteuermehreinnahmen auf Bund, Länder und Gemeinden erfolgt nach dem Teilungsschlüssel des § 10 Abs. 1 FAG 2017.

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 aufgezinnt 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.

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.12 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 334997001).