

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Mit der Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 und des ASFINAG-Gesetzes soll im Wesentlichen die Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 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, ABl. Nr. L 227 vom 01.09.2022 S. 133, (im Folgenden: Wegekostenrichtlinie) erfolgen. Als zentrale Regelungsinhalte des vorliegenden Entwurfes sind anzuführen:

1. Änderung der Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht von der zeitabhängigen Mautpflicht
2. einmaliger Entfall der Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und somit Weitergeltung der im Jahr 2023 geltenden Tarife zur Anlastung dieser Kosten im Jahr 2024
3. Berücksichtigung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bei der Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Maut im Wege ihrer Anlastung als externe Kosten
4. Einführung einer Eintagesvignette und einer fixen Preisstaffelung für die unterschiedlichen Vignettentypen
5. im Zusammenhang mit der Einführung einer Eintagesvignette und einer fixen Preisstaffelung für die unterschiedlichen Vignettentypen erfolgt eine gesetzliche Festlegung der Vignettenpreise für das Jahr 2024
6. Erweiterung der Möglichkeit zur Umregistrierung digitaler Jahresvignetten und digitaler Streckenmautberechtigungen
7. Änderung der Regelungen über Querfinanzierungszuschläge

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge).

Besonderer Teil

Artikel 1

Zu Z 1, 37, 39 und 340 (Inhaltsverzeichnis, Überschrift vor § 33, Überschrift vor § 34 sowie § 34 Abs. 1 BStMG):

Es erfolgt die Anpassung einer veralteten Schreibweise an die neue Schreibweise.

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 2, § 13 Abs. 1 und 1b und § 38 Z 1 BStMG):

Sofern dies nicht bereits in vergangenen BStMG-Novellen vorgesehen war oder nicht in anderen Anordnungen in der vorliegenden Novelle berücksichtigt wird, erfolgen durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2020 bedingte redaktionelle Anpassungen und Änderungen personenbezogener Bezeichnungen.

Zu Z 3 (§ 1 Abs. 3 BStMG):

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die durch die vorliegende Novelle geänderte Bestimmung des § 9.

Zu Z 4, 11, 16, 23, 34, 36 und 38 (§ 6, § 10 Abs. 1 und 4, § 13 Abs. 2 und 3, § 15 Abs. 1 Z 18, § 30b Abs. 1, § 32 Abs. 1 und § 33 Abs. 18 BStMG):

Es erfolgt eine neue Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen von der zeitabhängigen Maut. Bislang unterlagen Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht. Nunmehr wird vorgesehen, dass Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht unterliegen. Dadurch wird der Wegekostenrichtlinie in der Fassung der Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 Rechnung getragen, deren Bestimmungen über die fahrleistungsabhängige Bemautung an den Begriff der schweren

Nutzfahrzeuge anknüpfen, bei denen es sich gemäß Artikel 2 Abs. 1 Z 18 der Richtlinie um Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von mehr als 3,5 Tonnen handelt. Für den Fall der Benützung von Mautstrecken sind von der neuen Abgrenzung rund 4.600 in Österreich zugelassene Fahrzeuge betroffen.

Zu Z 10 (§ 9 BStMG):

Die Wegekostenrichtlinie sieht eine verpflichtende Berücksichtigung von CO₂-Emissionen im Rahmen einer fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse vor. Die programmatische Bestimmung des Abs. 1 wird daher dahingehend geändert, dass neben den schon bisher im Wege der fahrleistungsabhängigen Maut angelasteten Infrastrukturkosten und verkehrsbedingten Kosten, die durch Luftverschmutzung und Lärmbelastung entstehen, auch die verkehrsbedingt durch CO₂-Emissionen entstehenden Kosten in die Festlegung der Mauttarife einzubeziehen sind.

Die Wegekostenrichtlinie weist hinsichtlich der geeigneten Höhe der Tarife zur Anlastung externer Kosten in Anhang IIIb (für Luftverschmutzung und Lärmbelastung) und IIIc (für CO₂-Emissionen) Bezugswerte (in Cent pro Kilometer) aus, die von den Mitgliedstaaten ohne weiteren Nachweis angelastet werden können. Soweit es aufgrund wissenschaftlicher Nachweise gerechtfertigt ist, können die Mitgliedstaaten auch Tarife zur Anlastung externer Kosten festlegen, die über diesen Bezugswerten liegen. Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund ein Mengengerüst jener externen Kosten nach wissenschaftlichen Kriterien erstellt, die den fahrleistungsabhängig mautpflichtigen Fahrzeugen auf den Bundesstraßen zuzurechnen sind. Daraus ergibt sich, dass die Tarife zur Anlastung externer Kosten in Österreich grundsätzlich höher liegen als die in Anhang IIIb und IIIc der Richtlinie angeführten Bezugswerte. Abs. 1 ermöglicht die Teilanlastung dieser Kosten unabhängig davon, ob die Festsetzung der Mauttarife unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse des Umweltbundesamtes oder unter Bezugnahme auf die in der Richtlinie vorgegebenen Bezugswerte erfolgt.

Die bisher in Anhang IIIb der Wegekostenrichtlinie festgelegten Höchstsätze, die nicht überschritten werden durften, wurden in der Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 durch die genannten Bezugswerte ersetzt. Abs. 8 sieht daher keine Bezugnahme auf die ehemaligen Höchstsätze mehr vor. Die in der Wegekostenrichtlinie vorgesehene Ermächtigung zur regionalen Differenzierung nach Vorstadtstraßen, Fernstraßen und Straßen in Bergregionen wird im Rahmen der Anlastung der verkehrsbedingten Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung auch weiterhin nicht in Anspruch genommen. Dadurch wird einerseits die Anlastung externer Kosten erleichtert und andererseits ein kleinräumiges und für die Mautschuldner unübersichtliches Tarifschema verhindert. Die Anlastung der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung und Lärmbelastung entstehen, erfolgt künftig im Sinne der Wegekostenrichtlinie durch einen gemeinsamen Teiltarif. Damit entfällt auch die Maßgabe, dass für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb keine Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung festzusetzen sind, da der künftige Teiltarif aufgrund der zusammenfassenden Betrachtung nur die (auch schon bisher angelasteten) verkehrsbedingten Kosten durch Lärmbelastung vorsehen soll.

Hinsichtlich der Anlastung der verkehrsbedingt durch CO₂-Emissionen entstehenden Kosten berücksichtigt Abs. 9 das in der Wegekostenrichtlinie enthaltene Gebot, dass die Tarife das Doppelte der in Anhang IIIc der Wegekostenrichtlinie ausgewiesenen Bezugswerte jedenfalls nicht überschreiten dürfen, wobei für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 1 jeweils der niedrigste Bezugswert und für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen jeweils der Bezugswert für solche mit vier Achsen gilt.

Für die Jahre 2024 bis 2026 werden in Abs. 9 Z 1 bis 43 bereits die Tarife zur Anlastung der verkehrsbedingt durch CO₂-Emissionen entstehenden Kosten festgelegt, die in die jeweils in den Jahren 2023 bis 2025 zu erlassenden Mauttarifverordnungen zu übernehmen sind. Dabei erfolgt lediglich eine Teilanlastung der im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ermittelten Kosten je Fahrzeugkilometer im Jahr 2024 (vgl. *Umweltbundesamt*, Analyse der externen Kosten des Schwerverkehrs am Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich (2023), S. 110). So soll im Jahr 2024 eine Teilanlastung in der Höhe von 30 vH erfolgen, im Jahr 2025 eine solche in der Höhe von 50 vH und schließlich für das Jahr 2026 eine solche in der Höhe von 70 vH. Für Omnibusse wird in Abs. 9 Z 4 unter Berücksichtigung der dafür noch erforderlichen technischen Anpassungen im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ab dem 1. Jänner 2025 eine Ermäßigung in Höhe von 25 vH vorgesehen. Für die Periode ab dem Jahr 2027 ist dann in Abs. 9 Z 5 eine Valorisierung der Tarife nach Maßgabe der in Abs. 12 vorgesehenen Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten vorgesehen. Im Zuge der jährlichen Anpassung gemäß Abs. 12 soll, um die Wirksamkeit und Kohärenz

der Systeme zur Anlastung der verkehrsbedingt durch CO₂ Emissionen entstehenden Kosten zu gewährleisten, die Festlegung der Tarife unter Bedachtnahme auf den EU-Emissionshandel für CO₂-Emissionen im Straßenverkehr gemäß Richtlinie 2003/87/EG erfolgen mit dem Ziel, dass die Anlastung darauf beschränkt wird, was zur Internalisierung dieser externen Kosten erforderlich ist, um eine über die tatsächlich anfallenden Kosten hinausgehende Gebührenbelastung durch unterschiedliche Instrumente zur CO₂-Bepreisung zu vermeiden.

Da im Erhebungszeitraum noch kein Fahrzeug der CO₂-Emissionsklasse 4 im mautpflichtigen Straßenverkehrsnetz erfasst wurde und für diese Klasse somit bei der Kostenermittlung keine Beträge ausgewiesen werden konnten, erfolgt bei Fahrzeugen dieser Tarifgruppe die Teilanlastung der CO₂-bedingten externen Kosten dadurch, dass die angeführten Prozentsätze auf die in Anhang IIIc der Wegekostenrichtlinie ausgewiesenen Bezugswerte für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklassen 4 angewendet werden.

Mautpflichtige Fahrzeuge sind künftig einer Tarifgruppe in Abhängigkeit von der EURO-Emissionsklasse des Fahrzeugs oder einer Tarifgruppe für emissionsfreie Fahrzeuge zur Anlastung der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung und Lärmbelastung entstehen, und gesondert einer Tarifgruppe in Abhängigkeit von der CO₂-Emissionsklasse des Fahrzeugs zur Anlastung der Kosten, die verkehrsbedingt durch CO₂-Emissionen entstehen, zuzuordnen. Ab 1. Jänner 2025 wird zudem für Omnibusse eine eigene Tarifgruppe im Rahmen der Anlastung der Kosten, die verkehrsbedingt durch CO₂-Emissionen entstehen, vorgesehen. Die Tarifgruppen zur Anlastung der verkehrsbedingten Kosten, die durch CO₂-Emissionen entstehen, sind dabei auf Basis der fünf in Art. 7ga Abs. 2 angeführten CO₂-Emissionsklassen festzulegen. Für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 1 wird der höchste Tarif, für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 5 der niedrigste Tarif vorzusehen sein.

Die Zuordnung eines Fahrzeugs zu einer der fünf CO₂-Emissionsklassen erfolgt nach den spezifischen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs (gemäß den Kundeninformationen nach Anhang IV Teil II der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission in der Fassung der Verordnung (EU) 2022/1379). Im Fall einer Zuordnung in die CO₂-Emissionklassen 2 bis 4 ist dabei eine Gegenüberstellung der spezifischen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs mit dem Bezugswert für CO₂-Emissionen bzw. der Emissionsreduktionskurve der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe (sonst Fahrzeuggruppe) des relevanten Fahrzeugs erforderlich. Die Emissionsreduktionskurve ergibt sich durch Multiplikation des Bezugswerts für CO₂-Emissionen im Sinne des Artikels 2 Abs. 1 Z 38 der Wegekostenrichtlinie mit dem jährlichen CO₂-Emissionsreduktionsfaktor gemäß Anhang I Z 5.1 der Verordnung (EU) 2019/1242.

Bislang sind die (je nach Fahrzeuguntergruppe unterschiedlichen) Bezugswerte für CO₂-Emissionen für Fahrzeuge der Kategorien N2 und N3, die zudem die Merkmale von Artikel 2 Abs. 1. lit. a bis d der Verordnung (EU) 2019/1242 erfüllen, in Anhang II des Durchführungsbeschlusses (EU) 2021/781 der Kommission veröffentlicht worden. Die Bezugswerte für CO₂-Emissionen sind als Richtwerte für das Emissionsverhalten von den in der Wegekostenrichtlinie ebenfalls als „Bezugswerte“ benannten Tarifen (in Cent pro Kilometer) zur Anlastung externer Kosten nach Anhang IIIb bzw. IIIc zu unterscheiden. Weitere Bezugswerte für CO₂-Emissionen können entweder in Durchführungsrechtsakten der Europäischen Kommission oder durch Änderung von Anhang I Z 5.1 der Verordnung (EU) 2019/1242 erlassen werden. Sonstige Fahrzeuge (u.a. Omnibusse), für die im Unionsrecht (noch) keine Bezugswerte für CO₂-Emissionen im Sinne des Artikels 2 Abs. 1 Z 37 der Wegekostenrichtlinie vorliegen, werden vorläufig der CO₂-Emissionsklasse 1 zuzuordnen sein. Durch die Anwendung der Emissionsreduktionskurve wird erreicht, dass die Grenzen zulässiger CO₂-Emissionen, die für eine Zuordnung in die CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 nicht überschritten werden dürfen, jährlich um den CO₂-Emissionsreduktionsfaktor sinken und so Fahrzeuge, die erst zu einem späteren Zeitpunkt erstmalig zugelassen wurden, bereits niedrigere CO₂-Emissionen aufweisen werden müssen, um noch eine Zuordnung in die CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 zu erhalten. Der Emissionsreduktionsfaktor sieht dabei bis zum Jahr 2025 eine jährliche Reduktion der zulässigen CO₂-Emissionen um 2,5 %, in den Jahren 2026 bis 2030 um 3 % vor. Der für den Vergleich der spezifischen CO₂-Emissionen des Fahrzeuges mit der Emissionsreduktionskurve relevante Zeitpunkt ergibt sich durch das Datum der erstmaligen Zulassung des Fahrzeuges, wobei gemäß Artikel 2 Abs. 1 Z 36 der Wegekostenrichtlinie in Verbindung mit Artikel 3 Z 3 der Verordnung (EU) 2019/1242 jeweils ab 1. Juli jedes Jahres ein neuer Referenzzeitraum der Emissionsreduktionskurve beginnt und sodann die um den CO₂-Emissionsreduktionsfaktor abgeänderten Werte heranzuziehen sind. Da die Bezugswerte für CO₂-Emissionen initial erstmals für den Zeitraum ab 1. Juli 2019 veröffentlicht wurden, können Fahrzeuge, die bereits davor zugelassen waren, keinem Referenzzeitraum zugeordnet werden. Diese Fahrzeuge werden folglich der CO₂-Emissionsklasse 1 zugeordnet.

Die CO₂-Emissionsklasse 1 umfasst alle Fahrzeuge, die keiner anderen CO₂-Emissionsklasse zugeordnet werden können. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn die spezifischen CO₂-Emissionen des

Fahrzeugs keine Einstufung in eine höhere CO₂-Emissionsklasse rechtfertigen oder im Sinne des Abs. 10 keine hierfür geeigneten Nachweise erbracht werden. Zudem muss eine Zuordnung in die CO₂-Emissionsklasse 1 auch dann erfolgen, wenn unionsrechtlich (noch) keine Bezugswerte für CO₂-Emissionen der entsprechenden Fahrzeuggruppe bzw. -untergruppe des Fahrzeugs vorliegen, weshalb selbst bei Vorliegen spezifischer CO₂-Emissionen des Fahrzeugs keine Zuordnung in die CO₂-Emissionsklassen 2 bis 4 vorgenommen werden kann. In die CO₂-Emissionsklasse 2 fallen jene Fahrzeuge, deren spezifische CO₂-Emissionen um mehr als 5 % unter der Emissionsreduktionskurve der entsprechenden Fahrzeuggruppe bzw. -untergruppe liegen. In die CO₂-Emissionsklasse 3 fallen jene Fahrzeuge, deren spezifischen CO₂-Emissionen um mehr als 8 % unter der Emissionsreduktionskurve der entsprechenden Fahrzeuggruppe bzw. -untergruppe liegen. In die CO₂-Emissionsklasse 4 fallen „emissionsarme Fahrzeuge“ im Sinne des Artikels 2 Abs. 1 Z 30 Wegekostenrichtlinie. Für die CO₂-Emissionsklasse 4 kommt dabei im zeitlichen Verlauf keine Emissionsreduktionskurve zur Anwendung. In die CO₂-Emissionsklasse 5 fallen (im Sinne von Artikel 3 Z 11 der Verordnung (EU) 2019/1242) „emissionsfreie Fahrzeuge“, die entweder ohne Verbrennungsmotor oder mit Verbrennungsmotor, dessen Emissionen weniger als 1 g CO₂/kWh bzw. weniger als 1 g CO₂/km betragen, ausgestattet sind.

Die schon jetzt im Rahmen der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten bestehende Ermäßigung in Höhe von 75 vH wird in Abs. 5 künftig Fahrzeugen der CO₂-Emissionsklasse 5 gewährt und damit formell nicht mehr auf spezielle Antriebsarten beschränkt. Die schon bisher begünstigten Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb fallen künftig in die CO₂-Emissionsklasse 5.

In Abs. 2 wird klargestellt, dass der ASFINAG nur die Erstellung von Vorschlägen zur Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten obliegt, nicht aber von solchen zur Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung externer Kosten.

In Abs. 3 werden die für Achsklassen relevanten Bestimmungen zusammengezogen. Die Höhe der Mauttarife, sowohl zur Anlastung der Infrastrukturkosten als auch zur Anlastung der externen Kosten, soll weiterhin an die Achsenzahl des mautpflichtigen Kraftfahrzeuges bzw. der Fahrzeugkombination anknüpfen. Die Achsenzahl ist ein geeignetes Kriterium zur Kategorisierung im fließenden Verkehr, da das Zählen der Achsen vollautomatisch mittels technischer Einrichtungen erfolgen kann. Die Zahl der Achsen hat unmittelbare Auswirkungen auf die technisch zulässige Gesamtmasse eines Fahrzeuges oder einer Fahrzeugkombination und bildet sie bestmöglich ab. Zudem ist das Kriterium der Achsenzahl zur Tarifiermittlung auf nahezu allen europäischen Mautstrecken gebräuchlich und hat auch dadurch bereits seit Jahrzehnten seine Funktionalität unter Beweis gestellt. In Abs. 5 wird lediglich für die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten die bestehende Staffelung nach Fahrzeugkategorien (Achsklassen) beibehalten. Hinsichtlich der Staffelung der Tarife zur Anlastung externer Kosten zeigen sowohl die in Anhang IIIb und IIIc der Wegekostenrichtlinie ausgewiesenen Bezugswerte als auch die Berechnungen des Umweltbundesamtes, dass eine über alle EURO-Emissionsklassen bzw. alle CO₂-Emissionsklassen einheitliche Staffelung nach Achsklassen bei der Festlegung der Mauttarife nicht sachgerecht ist, da sich das Emissionsverhalten (und damit auch die festzulegenden Tarife) mit zunehmender Größe bzw. Achsklasse der Fahrzeuge je EURO-Emissionsklasse und CO₂-Emissionsklasse unterschiedlich fortentwickelt. Es wird jedoch weiterhin die Zahl der Achsen bei der Festlegung der Tarife zur Anlastung der verkehrsbedingten externen Kosten zu berücksichtigen sein. Durch den Entfall der Staffelung nach Achsklassen für Tarife zur Anlastung verkehrsbedingter externer Kosten wird in der Mauttarifverordnung nicht mehr lediglich der Grundkilometertarif für die Achsklasse 2, der durch Multiplikation mit den im Abs. 3 (alt) angeführten Verhältniszahlen zum Kilometertarif für Fahrzeuge mit drei sowie vier und mehr Achsen führte, auszuweisen sein, sondern auch die Mauttarife pro Kilometer für Fahrzeuge mit drei sowie vier und mehr Achsen. Der Begriff „Grundkilometertarif“ findet folgerichtig in § 9 keine Verwendung mehr und wird durch den Begriff „Mauttarif“ ersetzt.

In Abs. 4 wird ein Verweis auf jene Bestimmungen der Wegekostenrichtlinie vorgesehen, die für die Festsetzung der Mauttarife maßgeblich sind.

In Abs. 7 wird vorgesehen, dass zum Zweck der in Z 1 vorgesehenen Berechnung erhöhter Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten auch zwei oder mehr der in § 10 Abs. 2 genannten Mautstrecken zusammengefasst werden können und dadurch ein einheitlicher Mauttarif pro Kilometer für alle betroffenen Mautstrecken zur Anwendung gelangt. Die bisher in Abs. 6 lit. c enthaltene Ermächtigung zur Erhebung von Gebühren im Sinne des Artikels 9 Abs. 1a der Wegekostenrichtlinie (Gebühren, die speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung auf Straßen in städtischen Gebieten konzipiert sind) entfällt, da diese einerseits nur auf Grund einer zusätzlichen besonderen gesetzlichen Regelung Wirkung entfaltet hätte und andererseits bei Erhebung solcher Gebühren aus Gründen der Gleichbehandlung auch

zeitabhängig mautpflichtige Fahrzeuge erfasst werden müssten, aber eine Berücksichtigung solcher Gebühren im Wege einer zeitabhängigen Bemaßung nicht durchführbar ist.

Bisher war in Abs. 12 (alt) im Sinne der Wegekostenrichtlinie vorgesehen, dass auf Mautabschnitten, auf denen gemäß Abs. 6 lit. b (alt) ein Querfinanzierungszuschlag erhoben wird, jeweils der Betrag des Aufschlages von dem Betrag abzuziehen ist, der sich aus der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung ergibt, und zwar auch dann, wenn es sich um Fahrzeuge der EURO-Emissionsklassen 0 bis III handelt, für die Artikel 7f Abs. 5 zweiter Halbsatz der Wegekostenrichtlinie zur parallelen Anlastung externer Kosten und des Querfinanzierungszuschlages ermächtigte. Diese Bestimmung entfällt, da die Wegekostenrichtlinie in der Fassung der Abänderungsrichtlinie (EU) 2022/362 ein derartiges Kumulierungsverbot nicht mehr vorsieht und eine einheitliche Anlastung externer Kosten auf allen Mautabschnitten erfolgen soll.

Nach Maßgabe der in Art. 7f der Wegekostenrichtlinie angeführten Voraussetzungen darf der Querfinanzierungszuschlag künftig auch mehr als 25 %, aber nicht mehr als 50 % der gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren betragen. Art. 7f der Wegekostenrichtlinie sieht diese Möglichkeit insbesondere nur bei Zustimmung aller benachbarten Mitgliedstaaten im selben Verkehrskorridor und bei Einhebung eines Querfinanzierungszuschlages durch zumindest einen weiteren Mitgliedstaat im Korridor vor.

Schließlich wird in Abs. 13 der einmalige Entfall der Valorisierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und somit die Weitergeltung der im Jahr 2023 geltenden Tarife zur Anlastung dieser Kosten im Jahr 2024 vorgesehen. Im Zusammenhang mit dem Entfall der Regelung über den Grundkilometertarif (Abs. 2 alt), dem Entfall des bisher in der Wegekostenrichtlinie vorgesehenen Verbotes einer parallelen Anlastung externer Kosten und eines Querfinanzierungszuschlages und der daraus resultierenden Notwendigkeit der Neugestaltung der Tarife in der Mauttarifverordnung 2023 werden die entsprechenden näheren Regelungen über die Überleitung der im Jahr 2023 geltenden Tarife in das Jahr 2024 getroffen.

Zu Z 5, 8 und 10 (§ 7, § 8c Abs. 1 und § 9 Abs. 10 BStMG):

Der Prozess über die Zuordnung einzelner Fahrzeuge zu einer Tarifgruppe und der damit verbundenen Nachweisprüfung wird in § 9 Abs. 10 weitgehend analog zur bereits bestehenden Zuordnung zu Tarifgruppen auf Basis der EURO-Emissionsklassen gestaltet. § 9 Abs. 10 sieht vor, dass Zulassungsbesitzer weiterhin durch Erklärung der EURO-Emissionsklasse und nunmehr auch der CO₂-Emissionsklasse sowie ab 1. Jänner 2025 der Eigenschaft des Fahrzeugs als Omnibus die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe erwirken können. Der Zulassungsbesitzer hat in weiterer Folge (nunmehr im Sinne von Art. 7j Abs. 2a dritter Unterabsatz der Wegekostenrichtlinie unter einer Befristung von 30 statt 28 Tagen) den Nachweis der erklärten EURO-Emissionsklasse, der erklärten CO₂-Emissionsklasse und ab 1. Jänner 2025 der Eigenschaft des Fahrzeugs als Omnibus nachzuholen, widrigenfalls die vorläufige Zuordnung rückwirkend erlischt.

Die Nachweisprüfung hinsichtlich der Zuordnung zu den Tarifgruppen soll wie bisher dem jeweiligen Mautdiensteanbieter obliegen, der den Straßenbenützer mit einem Fahrzeuggerät ausstattet. Zu diesem Zweck wird die schon jetzt bestehende Rollenverteilung nach der Richtlinie (EU) 2019/520 (im Folgenden: EETS-Richtlinie) in § 7 klarer gefasst. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft erfüllt neben ihrer Rolle als Mauterheberin gemäß Artikel 2 Z 3 der EETS-Richtlinie auch die Rolle als Hauptdiensteanbieterin gemäß Artikel 2 Z 12 dieser Richtlinie, in der sie all jene Straßenbenützer mit Fahrzeuggeräten ausstattet und ihnen Zugang zum elektronischen Mautsystem auf den Bundesstraßen ermöglicht, die nicht bereits von einem im Mautsystem zugelassenen Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (im Folgenden: EETS-Anbieter) mit einem Fahrzeuggerät ausgestattet werden. Neben der ASFINAG als Hauptdiensteanbieterin können auch zugelassene EETS-Anbieter Straßenbenützer mit Fahrzeuggeräten zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut ausstatten. § 7 Abs. 5 stellt klar, dass sowohl die ASFINAG als auch EETS-Anbieter als Mautdiensteanbieter im Sinne des Artikels 2 Z 2 der EETS-Richtlinie gelten. Im Übrigen wird in § 8c Abs. 1 über die Streitbeilegung der bisherige Begriff „Mautgläubiger“ durch den im Kontext der EETS-Richtlinie und im Verhältnis zu EETS-Anbietern geeigneteren Begriff „Mauterheber“ ersetzt.

Für die Nachweisprüfung der Zuordnung zu einer Tarifgruppe werden fahrzeugbezogene Daten erforderlich sein. Hinsichtlich der Zuordnung zu einer der neuen CO₂-Emissionsklassen betrifft dies vorwiegend die spezifischen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs, die Fahrzeuggruppe bzw. -untergruppe sowie das Datum der erstmaligen Zulassung. Durch eine Änderung der Zulassungsstellenverordnung wird sichergestellt werden, dass diese Informationen zumindest für in Österreich (neu) zugelassene Fahrzeuge in Teil I der Zulassungsbescheinigung ersichtlich sind und Zulassungsbesitzern so die für die Ermittlung der richtigen CO₂-Emissionsklasse notwendigen Informationen über das Fahrzeug ohne Heranziehung

weiterer Dokumente vorliegen. Aufgrund der Erfahrungen aus der Ausgabe von neuen Fahrzeuggeräten an neue Straßenbenutzer ist nach Angaben der ASFINAG davon auszugehen, dass monatlich rund 25.000 Nachweisprüfungen durch Mautdiensteanbieter vorgenommen werden müssen.

§ 9 Abs. 10 sieht schließlich im Sinne der Wegekostenrichtlinie auch vor, dass der Mautdiensteanbieter Zuordnungen zu den Tarifgruppen der CO₂-Emissionsklassen 2 und 3 sechs Jahre nach der erstmaligen Zulassung auf Basis der dann zu diesem Zeitpunkt maßgeblichen Emissionsreduktionskurve prüft und gegebenenfalls eine neue Zuordnung in eine (niedrigere) CO₂-Emissionsklasse vornimmt.

Zu Z 6 (§ 8 Abs. 2 BStMG):

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die durch die vorliegende Novelle geänderte Bestimmung des § 9.

Zu Z 7 (§ 8b BStMG):

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat als registerführende Stelle zum Ende jedes Kalenderjahres der Europäischen Kommission auf elektronischem Wege Informationen über die der Bemannung unterliegenden Strecken und die gemäß § 8a Abs. 2 registrierten EETS-Anbieter zu übermitteln.

Zu Z 9 (§ 8c Abs. 8 BStMG):

Die im Zusammenhang mit der Einführung der jährlichen Anpassung des Vermittlungsentgeltes vorgesehene Vorgangsweise bei der Ermittlung der ersten Anpassung des Vermittlungsentgeltes ist obsolet.

Zu Z 12 (§ 11 Abs. 1 und 2 BStMG):

Die bisher in § 11 Abs. 2 enthaltene Regelung über die verschiedenen Vignettentypen und ihre Gültigkeitszeiträume wird nunmehr als Abs. 1 dem übrigen Regelungsinhalt des § 11 vorangestellt und in Umsetzung des Artikels 7a Abs. 3 der Wegekostenrichtlinie mit der Bestimmung über die Eintagesvignette und ihre Gültigkeit von einem Kalendertag ergänzt. Die bisher in § 11 Abs. 1 enthaltene Regelung über die Entrichtung der zeitabhängigen Maut erfolgt nunmehr in § 11 Abs. 2 und wird mit der Bestimmung ergänzt, dass der Preis der neu eingeführten Eintagesvignette nur digital durch Registrierung des Kennzeichens des Fahrzeugs im Mautsystem der ASFINAG entrichtet werden kann.

Zu Z 13 und 21 (§ 11 Abs. 5 und § 15 Abs. 1 Z 10 BStMG):

Das geltende, durch die Novelle BGBl I 65/2017 eingeführte, duale System zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut hat sich in der Praxis bewährt und soll daher in seinen Grundlagen unverändert bleiben: Klebe- und digitale Vignette können um dasselbe Entgelt erworben werden, haben dieselbe Gültigkeitsdauer (§ 11 Abs. 2 erster Satz) und es darf jeweils mit einer Vignette nur ein Fahrzeug im mautpflichtigen Streckennetz verwendet werden. Die Wahlfreiheit zwischen Klebe- und digitaler Vignette bleibt weiter bestehen, sie wurde seit der Einführung des dualen Systems deswegen noch weiter erhöht, weil die Zahl jener Stellen versechsfacht wurde, bei denen neben der Klebe- auch die digitale Vignette ohne jegliche eigene technische Ausrüstung erworben werden kann. Die Zulassungsbesitzer können sich daher noch mehr als bisher für jenes System entscheiden, das für sie vorteilhafter ist (RV 1587 BlgNR 25. GP S. 1).

In den Materialien zur Einführung des dualen Systems wurde der Erwerb einer digitalen Jahresvignette in jenen Fällen als vorteilhaft erachtet, in denen der Zulassungsbesitzer sein Fahrzeug wechselt und durch das Freihalten seines Kennzeichens und die anschließende Zuweisung an sein neues Fahrzeug (§ 43 Abs. 3 KFG 1967) die Maut auch für dieses als entrichtet gilt (RV 1587 BlgNR 25. GP S. 2). Die Praxis hat gezeigt, dass diese Möglichkeit vielfach unbekannt ist und daher nicht in Anspruch genommen wird. Darauf soll nunmehr Bedacht genommen werden und eine Umregistrierung unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht werden. Eine Umregistrierung setzt voraus, dass der Zulassungsbesitzer unverändert bleibt, und sie darf lediglich ein Mal während der Gültigkeitsdauer – das ist das Kalenderjahr einschließlich des Dezembers des Vorjahres und des Jänners des Folgejahres (§ 11 Abs. 2 erster Satz) – auf ein anderes ihm zugewiesenes Kennzeichen erfolgen. Dabei wird etwa auch die Umregistrierung auf einen Zweitwagen mit bereits vorhandenem Kennzeichen ermöglicht. Von der zahlenmäßigen Beschränkung bleiben jene Fälle unberührt, die bereits nach geltender Rechtslage zur Umregistrierung der digitalen Jahresvignette berechtigen (§ 11 Abs. 5 erster Satz). Die Einhebung eines kostendeckenden Ersatzes des Aufwandes ist vorgesehen, wobei innerhalb des gesetzlichen Rahmens nähere Regelungen in der Mautordnung zu treffen sind (§ 15 Abs. 1 Z 10). Diese Neuregelung gilt analog für die Umregistrierung digitaler Streckenmautberechtigungen (§ 32 Abs. 2).

Zu Z 14 (§ 12 BStMG):

Im Zusammenhang mit der Einführung einer Eintagesvignette und einer fixen Preistaffelung für die unterschiedlichen Vignettypen erfolgt eine gesetzliche Festlegung der Vignettenpreise für das Jahr 2024, wobei der Preis der Jahresvignette für mehrspurige Kraftfahrzeuge unter einmaligen Entfall der Valorisierung gegenüber dem Jahr 2023 unverändert bleibt.

Die Staffelung der Vignettenpreise in § 12 Abs. 3 erfolgt dabei nach Maßgabe des Artikels 7a Abs. 3 der Wegekostenrichtlinie. Dort wird zur Verhinderung mittelbarer Diskriminierungen ausländischer Straßenbenutzer eine von der Jahresvignette ausgehende Preisstaffelung für die Zweimonats-, Zehntages- und Eintagesvignetten vorgesehen. Die nach Anwendung dieser Preisstaffelung errechneten Beträge werden dabei abgerundet, um so eine Einhaltung der unionsrechtlich zulässigen Preisstaffelung zu gewährleisten. In § 12 Abs. 4 wird vorgesehen, dass für einspurige Kraftfahrzeuge die Vignettenpreise jeweils 40 vH der Vignettenpreise für mehrspurige Kraftfahrzeuge betragen. Analog zur Rundungsregelung des § 12 Abs. 3 wird auch hier eine Abrundung der durch Anwendung der Verhältniszahl errechneten Beträge vorgesehen. In Anwendung dieser Regelung wird der Preis der Jahresvignette für einspurige Kraftfahrzeuge in § 12 Abs. 2 Z 1 für das Jahr 2024 mit 38,50 Euro festgelegt. In § 12 Abs. 5 werden die Rechenschritte für die im Zuge der jährlichen Preisanpassung zu ermittelnden Vignettenpreise festgelegt. Auch bei der Anpassung der Vignettenpreise werden die bei Anwendung der gesetzlich vorgesehenen Preisstaffelung errechneten Beträge zur Einhaltung der unionsrechtlich zulässigen Preisstaffelung abzurunden sein. Die erste Valorisierung wird im Jahr 2024 durch Anpassung der in § 12 Abs. 2 bis 4 festgelegten Vignettenpreise erfolgen. Die Regelungen in § 12 Abs. 5 über die Geltung der gesetzlichen Vignettenpreise und in der Folge der durch Verordnung geänderten Preise entsprechen jener bisher schon geltenden Regelung, dass neue Vignettenpreise auf alle Vignetten anwendbar sein sollen, die jeweils ab dem 1. Dezember eines Jahres zur Straßenbenützung berechtigen.

Zu Z 15 (§ 13 Abs. 1a BStMG):

Die in § 13 Abs. 1a angeführten Strecken, die von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut ausgenommen sind, werden nach Außerkrafttreten der bisher in § 13 Abs. 1a Z 2 enthaltenen Ausnahmeregelung nach Ablauf des Tages der Verkehrsfreigabe der Neuen Donaubrücke Linz neu nummeriert.

Zu Z 16 und 17 (§ 13 Abs. 2 und 3 BStMG und Entfall des § 13 Abs. 10 BStMG):

In § 13 Abs. 2 und 3 entfallen die obsoleten Bestimmungen über die kostenlose Zurverfügungstellung von Jahresvignetten an Menschen mit Behinderungen entweder durch Übermittlung einer Klebe-Jahresvignette oder auf Ansuchen durch Übermittlung eines Registrierungscode für eine digitale Jahresvignette, die von der in der Novelle BGBl. I Nr. 62/2018 vorgesehenen Zurverfügungstellung ausschließlich digitaler Jahresvignetten abgelöst wurden.

Durch die in §§ 6 und 10 Abs. 1 vorgesehene Änderung der Abgrenzung zwischen der fahrleistungs- und zeitabhängigen Maut wird das Kollektiv der auf Menschen mit Behinderungen zugelassenen Fahrzeuge, für das eine digitale Jahresvignette kostenlos zur Verfügung gestellt werden kann, geringfügig eingeschränkt, da nicht alle Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen Fahrzeuge sind, die eine technisch zulässige Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen aufweisen. Für Fahrzeuge, für die keine kostenlosen digitalen Jahresvignetten mehr zur Verfügung gestellt werden können, wird aber in § 15 Abs. 2 Z 4 Vorsorge getroffen.

§ 13 Abs. 10 entfällt, da einerseits für den Erwerb von bisher in Z 1 dieser Bestimmung vorgesehenen Pendlerkarten gemäß Artikel 7i Abs. 2a der Wegekostenrichtlinie lediglich Tarifiermäßigungen vorgesehen werden können und andererseits in der Wegekostenrichtlinie die Anrechnung von Entgelten, die für den Erwerb von Vignetten entrichtet wurden, auf Entgelte für die Benützung einer vom Straßenbenützer frei wählbaren Mautstrecke, die der Streckenmaut unterliegt (§ 32 Abs. 1), nicht vorgesehen ist.

Zu Z 18 bis 20, 22 und 25 (§ 15 BStMG):

In § 15 über die Inhalte der Mautordnung werden im Wesentlichen redaktionelle Änderungen vorgenommen, die im Zusammenhang mit den in der Gesetzesnovelle vorgesehenen Regelungsinhalten stehen.

Zu Z 24 (§ 15 Abs. 2 Z 4 BStMG):

§ 15 Abs. 2 Z 4 sieht für auf Menschen mit Behinderungen zugelassene Fahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht zwar nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, deren technisch zulässige Gesamtmasse aber mehr als 3,5 Tonnen beträgt, eine Ausnahme von der Pflicht zur Entrichtung der

fahrleistungsabhängigen Maut vor, da für diese Fahrzeuge nach der in §§ 6 und 10 Abs. 1 vorgesehenen Änderung der Abgrenzung zwischen der fahrleistungs- und zeitabhängigen Maut keine kostenlosen digitalen Jahresvignetten mehr zur Verfügung gestellt werden können.

Zu Z 26 (§ 18 Abs. 2 BStMG):

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen einerseits an die durch die vorliegende Novelle geänderte Bestimmung des § 9 und andererseits an geändertes Unionsrecht.

Zu Z 27 (§ 19 Abs. 4 BStMG):

Um die Verwaltungsstraßenbehörden zu entlasten, sieht das BStMG in seinem § 20 Abs. 5 einen Strafaufhebungsgrund vor: Mautprellerei wird straflos, wenn der Aufforderung zur Zahlung der in der Mautordnung festgesetzten Ersatzmaut regelkonform entsprochen wird.

Für schriftliche Aufforderungen zur Zahlung der Ersatzmaut verlangt die Rechtsprechung eine rechtswirksame Zustellung, im Inland ebenso wie im Ausland (vgl. VwGH 12. 10. 2020, Ra 2018/06/0167). Wenn eine solche Zustellung – aus welchen Gründen immer – scheitert, wird nach Auffassung des VwGH die Frist zur Zahlung der Ersatzmaut gar nicht in Gang gesetzt mit der Folge, dass die Ersatzmaut auch noch während des Strafverfahrens mit strafbefreiender Wirkung eingezahlt werden kann (VwGH 28. 11. 2006, 2005/06/0156; 28. 4. 2022, Ra 2019/06/0174).

Diese Rechtsprechung stellt die Praxis vor Probleme, denn die Zahl der einschlägigen Delikte steigt seit Jahren kontinuierlich an. Allein im Jahr 2022 hatte die ASFINAG ca. 380.000 Aufforderungen zur Zahlung von Ersatzmaut zu versenden, davon ca. 331.000 im Bereich der zeitabhängigen Maut und der Streckenmaut und ca. 49.000 im Bereich der fahrleistungsabhängigen Maut. Rund ein Zehntel dieser Aufforderungen gelangt jedoch als unzustellbar an die Gesellschaft zurück. Die ASFINAG hat keine Möglichkeit, diese große Zahl an Retouren zu bearbeiten. Sie ist lediglich berechtigt, auf das zentrale Zulassungsregister zuzugreifen und Datenabrufe aus dem Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem (EUCARIS) gemäß § 30a Abs. 2 BStMG zu veranlassen. Zugriff auf das Zentrale Melderegister oder auf vergleichbare Datenbanken anderer Staaten hat sie hingegen nur wie andere Private auch, und schon gar nicht vermag sie nachzuprüfen, ob die Meldeadresse eine Abgabestelle im Sinne des Zustellgesetzes darstellt.

Vor diesem Hintergrund wird die Einführung einer Zugangsfiktion vorgeschlagen: Schriftliche Aufforderungen zur Zahlung der Ersatzmaut sollen dem Zulassungsbesitzer als zugegangen gelten, wenn sie von der ASFINAG an die im einschlägigen Register als Zulassungsbesitzer eingetragene Person unter der dort angeführten Adresse versendet werden. Wie bei der Anonymverfügung, der die Ersatzmautaufforderung nachgebildet ist (vgl. Erläuterungen zur RV 1139 BlgNR XXI. GP S. 12, 15 und 19), soll die Versendung mit einfachem Brief genügen. Da die ASFINAG nicht in Vollziehung der Gesetze tätig wird, ist bewusst von Zugang und nicht von Zustellung die Rede.

Vergleichbare Zugangsfiktionen sind im allgemeinen Rechtsverkehr üblich (vgl. § 6 Abs. 1 Z 3 KSchG) und mitunter durch Rechtsvorschriften vorgegeben (vgl. § 10 VersVG sowie § 22 Abs. 3 der Beilage 1 zur Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Einführung des Klimatickets, BGBl. II Nr. 363/2021 i.d.F. BGBl. II Nr. 425/2022).

Zu Z 28 (§ 19a Abs. 3 BStMG):

Mit der Novelle BGBl. I Nr. 45/2019 wurde in § 19a Abs. 3 zur Vermeidung von Mehrfachaufwänden im Rahmen manueller Nachbearbeitungen von Verdachtsfällen 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 (DSGVO) eine Speicherung von aus der automatischen Überwachung gewonnenen Daten bei Fahrzeugen im Mautsystem der ASFINAG vorgesehen, bei denen nicht eindeutig erkennbar ist, welcher Art der Mautentrichtung sie unterliegen. Damit wird verhindert, dass wegen fehlender äußerer Unterscheidungsmerkmale etwa kleinere LKW, die eine technisch zulässige Gesamtmasse von über oder unter 3,5 Tonnen bzw. ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von über oder unter 3,5 Tonnen aufweisen können und somit entweder der zeitabhängigen Maut (Mautentrichtung durch Vignette) oder der fahrleistungsabhängigen Maut (Mautentrichtung durch zugelassene Geräte, „On-Board Units“) unterliegen, im Rahmen der automatischen Überwachung wiederkehrend und systembedingt als potentielle Mautpreller gespeichert werden und somit einer manuellen Nachbearbeitung zugeführt werden müssen (vgl. Erläuterungen zur RV 562 BlgNR 26. GP S. 2). Zum gleichen Zweck wurde mit der Novelle BGBl. I Nr. 155/2021 vorgesehen, dass auch Auskunftsdaten von Abrufen bei nationalen Kontaktstellen anderer EU-Mitgliedstaaten gemäß § 30a Abs. 2 pseudonymisiert im Mautsystem der Gesellschaft gespeichert werden dürfen. In § 19a Abs. 3 wird folgerichtig die Ergänzung vorgenommen, dass auch Auskunftsdaten von Abrufen aus der zentralen Zulassungsevidenz gemäß § 47 Abs. 4

Kraftfahrzeuggesetz 1967 zum gleichen Zweck gespeichert werden dürfen. Zur weiteren Vermeidung von Mehrfachaufwänden im Rahmen manueller Nachbearbeitungen von Verdachtsfällen sowie zur weiteren Datenminimierung wird schließlich die Frist für die Speicherung dieser Daten in Anlehnung an die in § 19a Abs. 4 vorgesehene Frist angepasst.

Zu Z 29 und 30 (§ 20 Abs. 3 und 4 BStMG):

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen an die durch die vorliegende Novelle geänderte Bestimmung des § 9.

Zu Z 31 (§ 30 Abs. 2 Z 1 BStMG):

Es handelt sich um eine redaktionelle Richtungstellung.

Zu Z 32 und Z 33 (§ 30 Abs. 3 BStMG und Entfall des § 30 Abs. 4 BStMG):

Die bisher in § 30 Abs. 3 enthaltene Bestimmung entfällt, da sie seit der in der Novelle BGBl. I Nr. 62/2018 vorgesehenen Zurverfügungstellung ausschließlich digitaler Jahresvignetten an Menschen mit Behinderungen obsolet ist. Der bisherige Regelungsinhalt des § 30 Abs. 4 wird stattdessen in § 30 Abs. 3 übernommen und es kann daher § 30 Abs. 4 entfallen.

Zu Z 35 (§ 30b Abs. 7 BStMG):

Die der ASFINAG eingeräumte Frist zur Datenübermittlung an die Nationale Kontaktstelle im dreijährigen Rhythmus wird auf Grund der im Zusammenhang mit der erstmaligen Übermittlung der Daten im Jahr 2023 gemachten Erfahrungen um einen Monat verlängert.

Zu Z 38 (§ 33 Abs. 18 BStMG):

Die Bestimmungen sollen mit Ablauf des Tages der Kundmachung der Novelle in Kraft treten. Davon abweichend wird ein Inkrafttreten mit 1. Dezember 2023 für jene Bestimmungen vorgesehen, die entweder die neue Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht von der zeitabhängigen Mautpflicht bzw. die Einführung der Eintagesvignette vorsehen oder damit im Zusammenhang stehen. Die Bestimmungen, die die Berücksichtigung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bei der Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Maut im Wege ihrer Anlastung als externe Kosten vorsehen oder damit im Zusammenhang stehen, sollen schließlich mit 1. Jänner 2024 in Kraft treten. Die Regelung einer Zugangsfiktion im Zusammenhang mit schriftlichen Aufforderungen zur Zahlung der Ersatzmaut soll nicht schon für alle Aufforderungen gelten, die nach Inkrafttreten der Novelle ergehen, sondern erst für solche Aufforderungen, die auf Grund von Verwaltungsübertretungen ergehen, die nach Inkrafttreten der Novelle begangen werden.

Die Umsetzung der neuen Tarifbestimmungen für die fahrleistungsabhängige Maut setzt Vorarbeiten voraus. Deshalb soll ab Kundmachung der Novelle im Bundesgesetzblatt die Mauttarifverordnung vor dem 1. Jänner 2024 erlassen werden können. Diese Verordnung darf jedoch nicht vor dem angegebenen Zeitpunkt in Kraft treten. Die für die Abwicklung der Anlastung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Wege der fahrleistungsabhängigen Maut maßgebliche Erklärung der CO₂-Emissionsklasse durch den Zulassungsbesitzer setzt ebenfalls umfangreiche Vorbereitungsarbeiten voraus. Deshalb soll in der Mautordnung schon nach Kundmachung der Novelle im Bundesgesetzblatt vorgesehen werden, dass Erklärungen der CO₂-Emissionsklasse bereits vor dem 1. Jänner 2024 erfolgen können. In der Phase der Einführung der Anlastung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Wege der fahrleistungsabhängigen Maut soll das Nachholen des Nachweises der CO₂-Emissionsklasse dadurch erleichtert werden, dass bei Erklärungen vor dem 1. Jänner 2024 die Frist von 30 Tagen für das Nachholen des Nachweises frühestens mit diesem Termin beginnt. In ähnlicher Weise soll auch in der Phase der Einführung der Ermäßigung für Omnibusse im Rahmen der Anlastung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen vorgesehen werden, dass Erklärungen der Eigenschaft eines Fahrzeuges als Omnibus bereits vor 1. Jänner 2025 erfolgen können und, dass bei diesen Erklärungen die Frist von 30 Tagen für das Nachholen des Nachweises ebenso frühestens mit diesem Termin beginnt.

Viele Fahrzeugbesitzer haben in der Vergangenheit Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen im Vertrauen darauf erworben, dass diese Fahrzeuge nach einer bescheidmäßigen Festlegung eines höchsten zulässigen Gesamtgewichtes von nicht mehr als 3,5 Tonnen der zeitabhängigen Mautpflicht unterliegen. Der Verfassungsgerichtshof hat ausgesprochen (vgl. VfSlg. 12944/1991), dass ein belastender Eingriff und sohin eine Verschlechterung der Rechtslage, auf deren Bestand der Normadressat vertrauen konnte, zur Gleichheitswidrigkeit führen kann, sofern nicht besondere Umstände den Eingriff sachlich rechtfertigen. Da sich im Fall einer neuen Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen von der zeitabhängigen Mautpflicht die Betriebskosten für Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen maßgeblich ändern, wird schließlich für eine Übergangsphase von fünf Vignettenpreisperioden vorgesehen, dass Fahrzeuge mit einem höchsten

zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t, die bereits vor Inkrafttreten der Regelungen über die neue Abgrenzung der Mautpflicht zum Verkehr zugelassen sind und deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bereits vor dem 1. Dezember 2023 mit nicht mehr als 3,5 Tonnen festgesetzt worden ist, als Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten.

Vor dem Hintergrund, dass erstmals seit Einführung der fahrleistungsabhängigen Bemannung im Jahr 2004 die Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht von der zeitabhängigen Mautpflicht geändert wird, sollen die damit verbundenen möglichen Auswirkungen insbesondere auf bestimmte Fahrzeuggruppen wie Wohnmobile und auf bestimmte Wirtschaftszweige wie den Tourismus untersucht werden. Unter Befassung der ASFINAG soll in diesem Zusammenhang auch die Praktikabilität einer nach Maßgabe des Art. 7 Abs. 9 lit. b der Richtlinie 1999/62/EG lediglich situativen Tarifbegünstigung für Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von mehr als 3,5 t und weniger als 7,5 t, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufs benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden, geprüft werden. Eine derartige situative Tarifbegünstigung würde erstmals dazu führen, dass Fahrzeuge lediglich für bestimmte Fahrten und zusätzlich in Abhängigkeit vom Zweck der Fahrt tariflich begünstigt würden. Dadurch wären im elektronischen Mautsystem der ASFINAG u.a. regelmäßig Informationen über den Zweck von konkreten Fahrten erforderlich, die derzeit nicht erfasst werden können. Es ist daher von erheblichen Herausforderungen u.a. im Hinblick auf die Prozesse zur Überprüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für eine Tarifbegünstigung, zur korrekten Einstufung, zur Kontrolle der ordnungsgemäßen Mautentrichtung sowie im Hinblick auf die technische Umsetzbarkeit im Rahmen der schon durch die Richtlinie (EU) 2019/520 für die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme vorgegebenen technischen Normen auszugehen.

Schließlich setzt auch die Einführung der digitalen Eintagesvignette Vorarbeiten voraus. Daher sind in der Mautordnung schon vor dem 1. Dezember 2023 über sie Regelungen zu treffen und ist die Registrierung des Kennzeichens eines Fahrzeuges im Mautsystem der ASFINAG bereits vor diesem Termin zuzulassen.

Zu Z 41 und 42 (§ 35 Abs. 3 bis 5 sowie 7 und 8 BStMG):

Die in § 35 enthaltenen Verweise auf Unionsrecht werden aktualisiert. Die in Abs. 4 angeführte EETS-Richtlinie wurde durch die Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 dahingehend geändert, dass der Umfang der bei automationsunterstützten Datenabrufen aus Fahrzeugzulassungsregistern anderer EU-Mitgliedstaaten (§ 30a Abs. 2) abfragbaren Angaben zu Fahrzeugen erweitert wurde.

Zu Z 43 (§ 36 BStMG):

Ungeachtet der im BStMG verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen sind die Bestimmungen für alle Geschlechter gleichermaßen anwendbar.

Zu Z 44 (§ 37 BStMG):

In § 37 Abs. 1 werden die Hinweise auf das durch das BStMG umgesetzte Unionsrecht aktualisiert und im neu angefügten Abs. 2 werden aus der Wegekostenrichtlinie erfließende Informations- und Veröffentlichungspflichten vorgesehen, soweit sie nicht schon in den materiellen Bestimmungen des § 8b, des § 9 Abs. 4, 6 und 7 Z 2 und des § 30a Abs. 7 erfasst sind.

Artikel 2

Zu Z 1 (Artikel II § 8a ASFINAG-Gesetz):

Es entfallen die obsoleten Regelungen, die im Zusammenhang mit der Einführung eines Querfinanzierungszuschlages auf der A 13 Brenner Autobahn vorgesehen waren, und es werden die Verweise auf den nunmehr geänderten § 9 BStMG redaktionell angepasst.

In Abs. 1 wird nunmehr explizit vorgesehen, dass die im Brennerkorridor zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und der Staatsgrenze Brennerpass eingehobenen Querfinanzierungszuschläge als Beiträge zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahntunnels auf der Brennerachse zu verwenden sind. Da gemäß Artikel 7f der Wegekostenrichtlinie Querfinanzierungszuschläge nunmehr ohne regionale Beschränkung zulässig sind, entfällt in Abs. 2 die bisher in Abs. 3 vorgesehene Wortfolge „in Bergregionen“. Im Sinne der genannten Regelung der Wegekostenrichtlinie werden für andere Querfinanzierungszuschläge als jene für den Brennerkorridor die Möglichkeiten für die Verwendung der eingehobenen Beträge erweitert und sehen damit insbesondere auch eine Verwendung für den Ausbau von Verkehrsdiensten vor, die unmittelbar zur Verringerung der

betreffenden Verkehrsüberlastung oder der betreffenden Verkehrsschäden beitragen und auf der derselben Verkehrsachse wie die Mautstrecke liegen.

Zu Z 2 (Artikel II § 8b Abs. 1 und 2 ASFINAG-Gesetz):

Die Regelung der Verwendung der von der ASFINAG eingehobenen Mautbeträge zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen erfolgt analog zu jener der Verwendung der Mautbeträge zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Beim Verweis auf die Wegekostenrichtlinie wird ihre aktuelle Fassung berücksichtigt.

Zu Z 3 (Artikel II § 11 ASFINAG-Gesetz):

Bei der Regelung über die Umsetzung von Unionsrecht erfolgt der Verweis auf die aktuelle Fassung der Wegekostenrichtlinie.

Zu Z 4 (Artikel XI § 1 Abs. 5 ASFINAG-Gesetz):

Die vorgesehenen Änderungen sollen mit dem Tag der erstmaligen Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Kraft treten.