

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG

Inhaltsverzeichnis

1. Teil bis 7. Teil

8. Teil

Übergangs- und Schlussbestimmungen

- § 31 Übergang zur fahrleistungsabhängigen Maut
- § 32 Straßensonderfinanzierungsgesetze
- § 33 *In-Kraft-Treten*
- § 34 *Außer-Kraft-Treten*
- § 35 Verweisungen
- § 36 Sprachliche Gleichbehandlung
- § 37 Umsetzung von Unionsrecht
- § 38 Vollziehung

Mautstrecken

§ 1. (1) ...

(2) *Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie* hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung unter Verkehr stehende Bundesstraßenstrecken, in deren Verlauf Anschlussstellen nicht niveaufrei ausgeführt sind, von der Mautpflicht auszunehmen.

(3) Die Festlegung von Mautabschnitten gemäß *§ 9 Abs. 4* setzt voraus, dass die betroffene Bundesstraßenstrecke für jede Fahrtrichtung mindestens zwei Mautabschnitte umfasst.

(4) ...

Mautpflicht

§ 6. Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren *höchstes zulässiges Gesamtgewicht* mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt

Vorgeschlagene Fassung

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG

Inhaltsverzeichnis

1. Teil bis 7. Teil

8. Teil

Übergangs- und Schlussbestimmungen

- § 31 Übergang zur fahrleistungsabhängigen Maut
- § 32 Straßensonderfinanzierungsgesetze
- § 33 *Inkrafttreten*
- § 34 *Außerkrafttreten*
- § 35 Verweisungen
- § 36 Sprachliche Gleichbehandlung
- § 37 Umsetzung von Unionsrecht
- § 38 Vollziehung

Mautstrecken

§ 1. (1) ...

(2) *Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie* hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung unter Verkehr stehende Bundesstraßenstrecken, in deren Verlauf Anschlussstellen nicht niveaufrei ausgeführt sind, von der Mautpflicht auszunehmen.

(3) Die Festlegung von Mautabschnitten gemäß *§ 9 Abs. 11* setzt voraus, dass die betroffene Bundesstraßenstrecke für jede Fahrtrichtung mindestens zwei Mautabschnitte umfasst.

(4) ...

Mautpflicht

§ 6. Die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren *technisch zulässige Gesamtmasse* mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt

Geltende Fassung

der fahrleistungsabhängigen Maut. Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der fahrleistungsabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Sofern kein Nachweis des Eigengewichtes erbracht wird, gelten diese Fahrzeuge als solche mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 Tonnen.

Mautentrichtung

§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit diesen Geräten ausstatten können.

(2) Für die Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut kann ein angemessener Kostenersatz gefordert werden, der mit den Anforderungen des Artikels 7 Abs. 3 und des Artikels 7j Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist. Andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz dieser Geräte können zusätzlich zugelassen werden.

(3) Der Mautgläubiger hat zur Mautabwicklung eine technische Lösung gemäß Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 einzusetzen, hat Vorgaben für Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS-Anbieter), die gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/520 registriert sind, nach Maßgabe der Artikel 6 Abs. 2, 7 Abs. 2 und 15 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu erstellen und hat ihnen Zugang zu den Mautstrecken einzuräumen (Zulassung), wenn sie diese Vorgaben erfüllen. Zugelassenen EETS-Anbietern gebührt eine Vergütung gemäß den in Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 niedergelegten Grundsätzen. Der Mautgläubiger hat im Internet unter der Adresse www.asfinag.at eine Liste jener EETS-Anbieter zu führen, mit denen er einen entsprechenden Vertrag abgeschlossen hat.

(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und Erstellung eines Beleges nach Maßgabe des Artikels 7j Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG und andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst nach Maßgabe der Artikel 5 bis 8, 10, 13, 14 Abs. 1, 15 Abs. 1 und 2 sowie 17 der Richtlinie (EU) 2019/520 sind in der Mautordnung zu treffen.

Vorgeschlagene Fassung

der fahrleistungsabhängigen Maut. Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der fahrleistungsabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Sofern kein Nachweis des Eigengewichtes erbracht wird, gelten diese Fahrzeuge als solche mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 Tonnen.

Mautentrichtung

Geltende Fassung

(5) Mautdiensteanbieter im Sinne des Artikels 2 Z 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 haben den Vorgaben des Artikels 9 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu entsprechen.

Vorgeschlagene Fassung

§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat als Hauptdiensteanbieter gemäß Artikel 2 Z 12 der Richtlinie (EU) 2019/520 dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit diesen Geräten ausstatten können.

(2) Für die Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut kann ein angemessener Kostenersatz gefordert werden, der mit den Anforderungen des Artikels 7 Abs. 5 und des Artikels 7j Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist. Andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz dieser Geräte können zusätzlich zugelassen werden.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat als Mauterheberin gemäß Artikel 2 Z 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 zur Mautabwicklung eine technische Lösung gemäß Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 einzusetzen, hat Vorgaben für Anbieter für europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS-Anbieter), die gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/520 registriert sind, nach Maßgabe der Artikel 6 Abs. 2, 7 Abs. 2 und 15 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu erstellen und hat ihnen Zugang zu den Mautstrecken einzuräumen (Zulassung), wenn sie diese Vorgaben erfüllen. Zugelassenen EETS-Anbietern gebührt eine Vergütung gemäß den in Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 niedergelegten Grundsätzen.

(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und Erstellung eines Beleges nach Maßgabe des Artikels 7j Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG und andere Formen der Mautentrichtung ohne Einsatz von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst nach Maßgabe der Artikel 5 bis 8, 10, 13, 14 Abs. 1, 15 Abs. 1 und 2 sowie 17 der Richtlinie (EU) 2019/520 sind in der Mautordnung zu treffen.

(5) EETS-Anbieter sowie Hauptdiensteanbieter haben als Mautdiensteanbieter im Sinne des Artikels 2 Z 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 den Vorgaben des Artikels 9 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu entsprechen.

Geltende Fassung**Pflichten der Fahrzeuglenker und Arbeitgeber****§ 8. (1) ...**

(2) Sie haben sich bei Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken der Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden, die Anzahl der Achsen ihres Fahrzeuges und - mit Ausnahme des Falles gemäß § 9 Abs. 3 letzter Satz - des von diesem gezogenen Anhängers auf dem Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut einzustellen und Nachweise mitzuführen, die eine Zuordnung des Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe gemäß **§ 9 Abs. 5 und 6** ermöglichen.

(3) – (4) ...

Register

§ 8b. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat im Internet unter der Adresse des Bundesministeriums nach Maßgabe des Artikels 21 der Richtlinie (EU) 2019/520 ein Register zu führen, in dem die Mautstrecken, die von ihr gemäß § 8a Abs. 2 registrierten EETS-Anbieter und die wesentlichen Schlussfolgerungen der gemäß § 8a Abs. 3 durchgeführten Audits verzeichnet sind.

Streitbeilegung

§ 8c. (1) Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte oder der Behörden kann **der Mautgläubiger** oder der Anbieter des europäischen elektronischen Mautsystems (EETS-Anbieter) Streitigkeiten aus einem zwischen ihnen bestehenden Vertrags- oder Vertragsverhandlungsverhältnis, insbesondere über den diskriminierenden Charakter von Vertragsbedingungen, über die Vergütung gemäß den in Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 niedergelegten Grundsätzen und über die Einhaltung der Verpflichtungen gemäß § 7 Abs. 5, der Schienen-Control GmbH als Vermittlungsstelle vorlegen.

(2) – (7) ...

(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Wirkung vom 1. Jänner 2017 auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik

Vorgeschlagene Fassung**Pflichten der Fahrzeuglenker und Arbeitgeber****§ 8. (1) ...**

(2) Sie haben sich bei Verwendung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut vor, während und nach jeder Fahrt auf Mautstrecken der Funktionsfähigkeit dieser Geräte zu vergewissern und Funktionsstörungen unverzüglich zu melden, die Anzahl der Achsen ihres Fahrzeuges und - mit Ausnahme des Falles gemäß § 9 Abs. 3 letzter Satz - des von diesem gezogenen Anhängers auf dem Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut einzustellen und Nachweise mitzuführen, die eine Zuordnung des Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe gemäß **§ 9 Abs. 5 und 7** ermöglichen.

(3) – (4) ...

Register

§ 8b. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat im Internet unter der Adresse des Bundesministeriums nach Maßgabe des Artikels 21 der Richtlinie (EU) 2019/520 ein Register zu führen, in dem die Mautstrecken, die von ihr gemäß § 8a Abs. 2 registrierten EETS-Anbieter und die wesentlichen Schlussfolgerungen der gemäß § 8a Abs. 3 durchgeführten Audits verzeichnet sind. **Der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie obliegt die Übermittlung von Angaben an die Europäische Kommission nach Maßgabe des Artikels 21 Abs. 5 der Richtlinie (EU) 2019/520.**

Streitbeilegung

§ 8c. (1) Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte oder der Behörden kann **die Mauterheberin** oder der Anbieter des europäischen elektronischen Mautsystems (EETS-Anbieter) Streitigkeiten aus einem zwischen ihnen bestehenden Vertrags- oder Vertragsverhandlungsverhältnis, insbesondere über den diskriminierenden Charakter von Vertragsbedingungen, über die Vergütung gemäß den in Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 niedergelegten Grundsätzen und über die Einhaltung der Verpflichtungen gemäß § 7 Abs. 5, der Schienen-Control GmbH als Vermittlungsstelle vorlegen.

(2) – (7) ...

Geltende Fassung

Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex das Vermittlungsentgelt mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung des kaufmännisch auf eine Dezimalstelle gerundeten Durchschnittes der prozentuellen Veränderungen der Indexwerte für die Monate August 2015 bis Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr. Danach ist auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index eine jährliche Anpassung des Vermittlungsentgeltes jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner mit Verordnung vorzusehen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind kaufmännisch auf volle Euro zu runden.

Mauttarife

§ 9. (1) Die fahrleistungsabhängige Maut dient der Anlastung der Infrastrukturkosten sowie der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung und durch Lärmbelastung entstehen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Grundkilometertarife zur Anlastung der Kosten gemäß Abs. 1 für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen für die fahrleistungsabhängige Maut durch Verordnung auf hundertstel Cent genau fest. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat entsprechende Vorschläge zu erstellen.

(3) Die Mauttarife sind nach Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers nach folgenden Verhältnissen zu differenzieren:

Vorgeschlagene Fassung

(8) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index eine jährliche Anpassung des Vermittlungsentgeltes jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner mit Verordnung vorzusehen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind kaufmännisch auf volle Euro zu runden.

Mauttarife

Geltende Fassung**1. zur Anlastung der Infrastrukturkosten:**

a) Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,

b) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,

c) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH,

2. zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung:

a) Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,

b) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,

c) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 160 vH,

3. zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung:

a) Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,

b) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 230 vH,

c) Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 290 vH.

(4) Die Berechnung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten hat den Bestimmungen der Artikel 2 lit. aa, 7b, 7e Abs. 3, 7f und 7g der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen. Die Berechnung der Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung hat den Bestimmungen des Artikels 7c und des Anhanges IIIa der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.

(5) Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten sind in der Verordnung nach den in Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG angeführten EURO-Emissionsklassen zu differenzieren, soweit nicht nach Maßgabe der in Artikel 7g Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Ausnahmegründe davon abgesehen wird. Fahrzeuge mit den in Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG angeführten EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen, wobei eine Tarifgruppe zu bilden ist, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind. Sofern eine Differenzierung nach EURO-Emissionsklassen erfolgt, ist sie nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG durchzuführen. Für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb ist

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

eine eigene Tarifgruppe zu bilden, für die der Tarif nicht mehr als 75 vH unter dem höchsten Tarif für EURO-Emissionsklassen liegen darf. Eine Differenzierung nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung kann nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 3 und 4 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen, wobei diese Differenzierung auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien zulässig ist.

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung

a) für Mautabschnitte, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere für die in § 10 Abs. 2 genannten Strecken, Mautabschnittsteiltarife (Abs. 12 zweiter und dritter Satz) zur Anlastung der Infrastrukturkosten festsetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund einer Berechnung gemäß Abs. 4 ergeben,

b) nach Maßgabe des Artikels 7f der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnittsteiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen oder den gemäß Abs. 2 festgesetzten Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen,

c) nach Maßgabe des Artikels 9 Abs. 1a der Richtlinie 1999/62/EG und auf Grund einer besonderen gesetzlichen Regelung die gemäß lit. a festgesetzten Mautabschnittsteiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen oder den gemäß Abs. 2 festgesetzten Grundkilometertarif zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen.

(7) Der Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung ist für alle Mautstrecken einheitlich so festzusetzen, dass die sich aus Anhang IIIb und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG für Fernstraßen ergebenden Höchstwerte nicht überschritten werden. Für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse EEV gelten die sich für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse V ergebenden Höchstwerte. Die EURO-Emissionsklassen sind zu Tarifgruppen zusammenzufassen, wobei eine Tarifgruppe zu bilden ist, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind. Für alle Fahrzeuge einer Tarifgruppe gilt der Höchstwert für jene EURO-Emissionsklasse, für die sich der niedrigste Höchstwert ergibt. Für alle in Tarifgruppen zusammengefassten EURO-Emissionsklassen ist ein Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung festzusetzen. Für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb ist kein Grundkilometertarif zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung festzusetzen.

(8) Der Grundkilometertarif zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung ist für alle Mautstrecken einheitlich so festzusetzen, dass die sich jeweils für Tag und Nacht aus Anhang IIIb und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG für Fernstraßen ergebenden Höchstwerte nicht überschritten werden. Als Nacht gilt der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr.

(9) Sofern die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 6 lit. b nach einer allfälligen Feststellung des Vorliegens einer in Artikel 7f Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG genannten Voraussetzung für eine Tarifierhöhung nicht in Anspruch genommen wird, erfolgt auf den betroffenen Mautabschnitten keine Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung.

(10) Achsen sind unabhängig vom Radstand alle Aufhängungen von Rädern, die im Wesentlichen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen. Achsen von Anhängern, die von Omnibussen und Wohnmobilen gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen.

(11) Sind Fahrzeuge, denen nur ein einziges Kennzeichen zugewiesen wurde, nicht derselben Tarifgruppe zuzuordnen, so gilt für alle Fahrzeuge der Tarif jener Tarifgruppe, für die der höchste Tarif festgesetzt wird. Fahrzeuge, für die kein Nachweis erfolgt, der ihre Zuordnung zu einer Tarifgruppe ermöglicht, sind jener Tarifgruppe zuzuordnen, für die der höchste Tarif festgesetzt wird. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann zur Erleichterung der Mautabwicklung in der Mautordnung unter Setzung einer Befristung vorsehen, dass der Zulassungsbesitzer durch Erklärung des Fahrzeugantriebs gemäß Abs. 5 dritter Satz oder der EURO-Emissionsklasse die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe erwirkt. Der Zulassungsbesitzer hat fristgerecht den Nachweis des erklärten Fahrzeugantriebs gemäß Abs. 5 dritter Satz oder der erklärten EURO-Emissionsklasse nachzuholen, widrigenfalls die vorläufige Zuordnung rückwirkend erlischt.

(12) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung für die durch Anschlussstellen und Knoten begrenzten Straßenabschnitte (Mautabschnitte) die Tarife

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

(Mautabschnittstarife) fest. Der Berechnung der Mautabschnittstarife sind die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten, zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung zu Grunde zu legen. Der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife sind die Grundkilometertarife, die in Abs. 3 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung hat auf Mautabschnitten, für welche die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 6 lit. b in Anspruch genommen wurde, für die Fahrzeuge aller EURO-Emissionsklassen nach Maßgabe des Artikels 7f Abs. 5 erster Halbsatz der Richtlinie 1999/62/EG zu erfolgen. Die Beträge der Mautabschnitts-Teiltarife sind kaufmännisch jeweils auf Hundertstel Cent zu runden. Die Mautabschnittstarife ergeben sich aus der Summe der Mautabschnitts-Teiltarife, wobei die Beträge jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat die auf die einzelnen Mautabschnitte entfallenden Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung in der Mautordnung gesondert auszuweisen.

(13) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mit Wirkung vom 1. Jänner 2017 auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex die gemäß Abs. 2 festgelegten Grundkilometertarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und die gemäß Abs. 6 lit. a festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung des kaufmännisch auf eine Dezimalstelle gerundeten Durchschnittes der prozentuellen Veränderungen der Indexwerte für die Monate August 2015 bis Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr. Danach ist auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index eine jährliche Anpassung der Tarife jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner mit Verordnung vorzusehen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres.

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

Die so errechneten Beträge sind jeweils kaufmännisch auf Hundertstel Cent zu runden.

Vorgeschlagene Fassung

§ 9. (1) Die fahrleistungsabhängige Maut dient der Anlastung der Infrastrukturkosten sowie der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen entstehen. Eine Teilanlastung dieser Kosten ist zulässig.

(2) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Mauttarife pro Kilometer zur Anlastung der Kosten gemäß Abs. 1 für die fahrleistungsabhängige Maut durch Verordnung auf Hundertstel Cent genau fest. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von Vorschlägen zur Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten.

(3) Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten sowie der Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen entstehen, sind nach Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhängern unabhängig von der technisch zulässigen Gesamtmasse des Anhängers zu differenzieren. Achsen sind unabhängig vom Radstand, alle Aufhängungen von Rädern, die im Wesentlichen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen. Stützachsen gelten nicht als Achsen. Achsen von Anhängern, die von Omnibussen und Wohnmobilen gezogen werden, sind bei der Ermittlung der Achsenzahl nicht zu berücksichtigen.

(4) Die Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten hat den Bestimmungen der Artikel 2 Abs. 1 Z 3 und Abs. 2, 7b und 7e Abs. 1 und 3 der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen. Die Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, der Lärmbelastung und der CO₂-Emissionen hat den Bestimmungen der Artikel 7c Abs. 1, 7ca Abs. 1 und 2, 7cb Abs. 1 und 3, 7ga Abs. 1 und 2, 7i Abs. 1 und des Anhangs IIIa der Richtlinie 1999/62/EG zu entsprechen.

(5) Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten werden nach folgenden Fahrzeugkategorien gestaffelt:

1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH,
2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH,

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH.

Für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 5 ist gegenüber den für Fahrzeuge aller anderen CO₂-Emissionsklassen (Abs. 9 zweiter Satz) einheitlich festzusetzenden Tarifen nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG eine Ermäßigung in der Höhe von 75 vH vorzusehen. Die Festsetzung der Tarife gemäß Abs. 2 hat für die in Z 2 und 3 genannten Fahrzeuge und für Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 5 jeweils nach Durchführung einer kaufmännischen Rundung zu erfolgen.

(6) Eine Differenzierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach dem Zeitpunkt der Straßenbenützung kann nach Maßgabe des Artikels 7g Abs. 1 und 3 der Richtlinie 1999/62/EG erfolgen, wobei diese Differenzierung auch eingeschränkt auf einzelne Mautabschnitte oder Fahrzeugkategorien gemäß Abs. 5 zulässig ist.

(7) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung

1. für Strecken, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere für die in § 10 Abs. 2 genannten Mautstrecken, Mautabschnitts-Teiltarife (Abs. 11 zweiter und dritter Satz) zur Anlastung der Infrastrukturkosten festsetzen, die höher sind als jene, die sich auf Grund einer Berechnung gemäß Abs. 4 und 5 ergeben,

2. nach Maßgabe des Artikels 7f der Richtlinie 1999/62/EG die gemäß Z 1 festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen oder die auf Grund einer Berechnung gemäß Abs. 4 und 5 festgesetzten Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten erhöhen.

Zum Zweck der Berechnung der gemäß Z 1 festzusetzenden Mautabschnitts-Teiltarife können zwei oder mehr Mautstrecken zusammengefasst werden.

(8) Die Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sind für Fahrzeuge mit den in Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG angeführten EURO-Emissionsklassen und für

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

emissionsfreie Fahrzeuge für alle Mautstrecken einheitlich festzusetzen. Es sind Tarifgruppen nach EURO-Emissionsklassen zu bilden, wobei eine Tarifgruppe, in der zumindest die EURO-Emissionsklassen 0 bis III zusammengefasst sind, und eine Tarifgruppe für emissionsfreie Fahrzeuge vorzusehen sind. Für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse EEV gelten die für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse V festzusetzenden Mauttarife.

(9) Die Mauttarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind für alle Mautstrecken einheitlich festzusetzen. Es sind Tarifgruppen nach den gemäß Artikel 7ga Abs. 1 und 2 der Richtlinie 1999/62/EG zu bildenden CO₂-Emissionsklassen 1 bis 5 ohne Differenzierung der CO₂-Emissionsklasse 1 nach EURO-Emissionsklassen vorzusehen. Die Tarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind in Cent ohne Umsatzsteuer für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen (Kat. 2), für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen (Kat. 3) und für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen (Kat. 4) wie folgt festzusetzen:

1. Für das Jahr 2024:

Tarifgruppe nach CO ₂ -Emissionsklasse	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
5	0,00	0,00	0,00
4	0,60	0,75	1,02
3	1,79	2,39	3,50
2	1,85	2,48	3,62
1	1,98	2,65	3,87

2. Für das Jahr 2025:

Tarifgruppe nach CO ₂ -Emissionsklasse	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4
5	0,00	0,00	0,00
4	1,00	1,25	1,70
3	2,99	3,99	5,84
2	3,09	4,13	6,04
1	3,30	4,41	6,46

3. Für das Jahr 2026:

Tarifgruppe nach	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

CO ₂ - Emissionsklasse			
5	0,00	0,00	0,00
4	1,40	1,75	2,38
3	4,19	5,59	8,18
2	4,32	5,78	8,45
1	4,62	6,17	9,04

4. Für Omnibusse ist bei den nach Z 2 und 3 festzusetzenden Tarifen ab 1. Jänner 2025 jeweils eine eigene Tarifgruppe zu bilden, für die eine Ermäßigung in der Höhe von 25 vH vorzusehen ist, wobei die Festsetzung der Tarife nach Durchführung einer kaufmännischen Rundung auf Hundertstel Cent zu erfolgen hat.

5. Für das Jahr 2027 und die Folgejahre sind die nach den Z 3 und 4 festgelegten Tarife nach Maßgabe des Abs. 12 anzupassen. Diese Anpassung hat unter Bedachtnahme auf das EU-Emissionshandelssystem für den Straßenverkehrssektor gemäß Richtlinie 2003/87/EG zu erfolgen, wobei die Tarife das Doppelte der sich aus Anhang IIIc und Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG ergebenden Bezugswerte nicht überschreiten dürfen. Dabei gilt 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.

(10) Sind Fahrzeuge, denen nur ein einziges Kennzeichen zugewiesen wurde, nicht derselben Tarifgruppe zuzuordnen, so gilt für alle Fahrzeuge der Tarif jener Tarifgruppe, für die der höchste Tarif festgesetzt wird. Fahrzeuge, für die kein Nachweis erfolgt, der ihre Zuordnung zu einer Tarifgruppe ermöglicht, sind jener Tarifgruppe zuzuordnen, für die der höchste Tarif festgesetzt wird. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung vorzusehen, dass der Zulassungsbesitzer vor Benützung der Mautstrecken auf elektronischem Wege durch Erklärung der EURO-Emissionsklasse, der CO₂-Emissionsklasse sowie 1. Jänner 2025 der Eigenschaft des Fahrzeugs als Omnibus gegenüber dem Mautdiensteanbieter gemäß § 7 Abs. 5 die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeugs zu einer nach EURO-Emissionsklassen und CO₂-Emissionsklassen gebildeten Tarifgruppe sowie ab 1. Jänner 2025 einer für Omnibusse gebildeten Tarifgruppe erwirken kann. Es ist vorzusehen, dass der Zulassungsbesitzer den Nachweis der erklärten EURO-

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Emissionsklasse, der erklärten CO₂-Emissionsklasse sowie ab 1. Jänner 2025 der Eigenschaft des Fahrzeugs als Omnibus innerhalb von 30 Tagen nachzuholen hat, widrigenfalls die vorläufige Zuordnung rückwirkend erlischt. Die Zuordnung eines Fahrzeugs zur Tarifgruppe der CO₂-Emissionsklasse 2 oder 3 ist durch den Mautdiensteanbieter so rechtzeitig zu überprüfen, dass nach Maßgabe des Artikels 7ga Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG gegebenenfalls sechs Jahre nach der erstmaligen Zulassung des Fahrzeugs eine Zuordnung in eine andere Tarifgruppe erfolgt.

(11) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung für die durch Anschlussstellen und Knoten begrenzten Straßenabschnitte (Mautabschnitte) die Tarife (Mautabschnittstarife) fest. Der Berechnung der Mautabschnittstarife sind die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten, zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu Grunde zu legen. Sofern in der Verordnung nicht schon eine Festsetzung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten gemäß Abs. 7 Z 1 oder 2 erfolgt ist, sind der Berechnung der Mautabschnitts-Teiltarife die in der Verordnung festgesetzten Mauttarife und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge der Mautabschnitts-Teiltarife sind kaufmännisch jeweils auf hundertstel Cent zu runden. Die Mautabschnittstarife ergeben sich aus der Summe der Mautabschnitts-Teiltarife, wobei die Beträge jeweils kaufmännisch auf volle Cent zu runden sind. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat die auf die einzelnen Mautabschnitte entfallenden Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in der Mautordnung gesondert auszuweisen.

(12) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder an seine Stelle tretenden Index eine jährliche Anpassung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten jeweils mit Wirkung vom 1. Jänner mit Verordnung vorzusehen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind jeweils kaufmännisch auf Hundertstel Cent zu runden.

(13) Abweichend von Abs. 12 gilt für die Festsetzung der Mauttarife für das Jahr 2024 Folgendes:

1. die in der Mauttarifverordnung 2022, BGBl. II Nr. 448/2022, für das Jahr 2023 festgesetzten Grundkilometertarife für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen zur Anlastung der Infrastrukturkosten gelten im Jahr 2024 als Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen, wobei die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen oder mit vier und mehr Achsen unter Anwendung der Rundungsregelung des Abs. 5 dritter Satz zu berechnen sind;

2. die in der Mauttarifverordnung 2022, BGBl. II Nr. 448/2022, für das Jahr 2023 festgesetzten Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die Mautabschnitte der in § 10 Abs. 2 BStMG genannten Mautstrecken der A 9, A 10, A 11 und S 16 gelten auch im Jahr 2024;

3. die Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten, die der Berechnung der in der Mauttarifverordnung 2022, BGBl. II Nr. 448/2022, für das Jahr 2023 festgesetzten Mautabschnittstarife für die Mautabschnitte der A 13 zugrunde liegen, sind unter Anwendung der Rundungsregelung des Abs. 5 dritter Satz im Jahr 2024 für die Festsetzung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die Mautabschnitte der A 13 heranzuziehen.

Mautpflicht

§ 10. (1) Die Benützung von Mautstrecken mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren **höchstes zulässiges Gesamtgewicht** nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der zeitabhängigen Maut.

(2) – (3) ...

(4) Für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen gezogen werden, deren **höchstes zulässiges Gesamtgewicht** nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, und für Beiwagen einspuriger Kraftfahrzeuge ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.

Mautpflicht

§ 10. (1) Die Benützung von Mautstrecken mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren **technisch zulässige Gesamtmasse** nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der zeitabhängigen Maut.

(2) – (3) ...

(4) Für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen gezogen werden, deren **technisch zulässige Gesamtmasse** nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, und für Beiwagen einspuriger Kraftfahrzeuge ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.

Geltende Fassung
Mautentrichtung

§ 11. (1) Die zeitabhängige Maut ist vor der Benützung von Mautstrecken durch Anbringen einer Klebevignette am Fahrzeug oder durch Registrierung des Kennzeichens des Fahrzeugs im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (digitale Vignette) zu entrichten.

(2) Die Jahresvignette hat eine Gültigkeit von einem Kalenderjahr und berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken auch im Dezember des Vorjahres und im Jänner des Folgejahres. Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken im Zeitraum von zwei Monaten. Die Gültigkeit endet mit Ablauf jenes Tages, der durch sein Tagesdatum dem ersten Gültigkeitstag entspricht. Fehlt dieser Tag im zweiten Monat, so endet die Gültigkeit mit Ablauf des letzten Tages dieses Monats. Die Zehntagesvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken während zehn aufeinanderfolgender Kalendertage.

(3) – (4) ...

(5) Wird eine digitale Jahresvignette infolge Diebstahls des Fahrzeuges,

Vorgeschlagene Fassung
Mautentrichtung

§ 11.

(1) Die Jahresvignette hat eine Gültigkeit von einem Kalenderjahr und berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken auch im Dezember des Vorjahres und im Jänner des Folgejahres. Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken im Zeitraum von zwei Monaten. Die Gültigkeit endet mit Ablauf jenes Tages, der durch sein Tagesdatum dem ersten Gültigkeitstag entspricht. Fehlt dieser Tag im zweiten Monat, so endet die Gültigkeit mit Ablauf des letzten Tages dieses Monats. Die Zehntagesvignette berechtigt zur Benützung aller Mautstrecken während zehn aufeinanderfolgender Kalendertage. Die Eintagesvignette hat eine Gültigkeit von einem Kalendertag.

(2) Die zeitabhängige Maut ist vor der Benützung von Mautstrecken durch Ankleben einer Klebevignette am Fahrzeug oder durch Registrierung des Kennzeichens im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu entrichten. Abweichend davon ist die zeitabhängige Maut für die Benützung von Mautstrecken während eines Kalendertages (Eintagesvignette) durch Registrierung des Kennzeichens des Fahrzeugs im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (digitale Vignette) zu entrichten.

(3) – (4) ...

(5) Wird eine digitale Jahresvignette infolge Diebstahls des Fahrzeuges,

Geltende Fassung

Verlegung des dauernden Standorts in den örtlichen Wirkungsbereich einer anderen Behörde, Erlöschens des Wunschkennzeichens oder aus vergleichbaren Gründen unbrauchbar, so ist der Zulassungsbesitzer berechtigt, die Umregistrierung der digitalen Jahresvignette auf das ihm neu zugewiesene Kennzeichen zu beantragen. Die Umregistrierung muss vor der nächsten Benützung von Mautstrecken erfolgt sein.

(6) – (7) ...

Vignettenpreise

§ 12. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Vignettenpreise einschließlich der Umsatzsteuer durch Verordnung nach Fahrzeugkategorien und nach zeitlicher Geltungsdauer fest. Dabei ist auf die Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des Mautstreckennetzes Bedacht zu nehmen. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat entsprechende Vorschläge zu erstellen.

(2) Bei Jahres-, Zweimonats- und Zehntagesvignetten sind als Kategorien einspurige Kraftfahrzeuge und mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, vorzusehen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen jährlich, erstmals im Jahr 2009, auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder des an seine Stelle tretenden Index die Preise der Jahres-, Zweimonats- und Zehntagesvignetten mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Die so errechneten Beträge sind kaufmännisch auf volle zehn Cent zu runden. Die geänderten Preise gelten für Jahresvignetten, die in dem der Erlassung der Verordnung folgenden Jahr zur Benützung der Mautstrecken berechtigen, und für

Vorgeschlagene Fassung

Verlegung des dauernden Standorts in den örtlichen Wirkungsbereich einer anderen Behörde, Erlöschens des Wunschkennzeichens oder aus vergleichbaren Gründen unbrauchbar, so ist der Zulassungsbesitzer berechtigt, die Umregistrierung der digitalen Jahresvignette auf das ihm neu zugewiesene Kennzeichen zu beantragen. **Von diesen Fällen abgesehen, ist der Zulassungsbesitzer gegen kostendeckenden Ersatz des Aufwandes berechtigt, die Umregistrierung der digitalen Jahresvignette auf ein anderes ihm zugewiesenes Kennzeichen ein Mal während der Gültigkeitsdauer (Abs. 2 erster Satz) zu beantragen, wobei der Betrag von 20 € einschließlich Umsatzsteuer nicht überschritten werden darf.** Die Umregistrierung muss vor der nächsten Benützung von Mautstrecken erfolgt sein.

(6) – (7) ...

Vignettenpreise

Geltende Fassung

Zweimonats- und Zehntagesvignetten, die ab dem 1. Dezember des Jahres der Erlassung der Verordnung zur Benützung der Mautstrecken berechtigen.

Vorgeschlagene Fassung

§ 12. (1) Bei Jahres-, Zweimonats-, Zehntages- und Eintagesvignetten sind als Kategorien mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren technisch zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, und einspurige Kraftfahrzeuge vorzusehen.

(2) Der Preis der Jahresvignette samt Umsatzsteuer beträgt:

1. für einspurige Kraftfahrzeuge: 38,50 Euro

2. für mehrspurige Kraftfahrzeuge: 96,40 Euro

(3) Für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen, beträgt der jeweils auf volle zehn Cent abgerundete Preis der Zweimonatsvignette 30 vH, der Preis der Zehntagesvignette 12 vH und der Preis der Eintagesvignette 9 vH des Preises der Jahresvignette.

(4) Für einspurige Kraftfahrzeuge betragen die jeweils auf volle zehn Cent abgerundeten Vignettenpreise jeweils 40 vH der Vignettenpreise für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren technisch zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.

(5) Die Preise der Jahresvignette gelten für die Benutzung der Mautstrecken im Jahr 2024 und die Preise gemäß Abs. 3 und 4 ab dem 1. Dezember 2023. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen jährlich, erstmals im Jahr 2024, auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlautbarten Harmonisierten Verbraucherpreisindex oder des an seine Stelle tretenden Index die Preise der Jahres-, Zweimonats-, Zehntages- und Eintagesvignetten mit Verordnung anzupassen, und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres. Der für die Jahresvignette für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren technisch zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, errechnete Betrag ist kaufmännisch auf volle zehn Cent zu runden. Der so ermittelte Betrag ist nach Maßgabe des Abs. 3 und 4 auf die Preise von Zweimonats-, Zehntages- und Eintagesvignetten für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren technisch zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, und auf die Preise von Jahres-, Zweimonats-, Zehntages- und

Geltende Fassung

Ausnahmen und Erleichterungen

§ 13. (1) **Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung Fahrzeuge, deren Verwendung im öffentlichen Interesse gelegen ist, von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut ausnehmen, sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mauteinhebung nicht beeinträchtigt werden.

(1a) Von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut werden ausgenommen

1. die Mautstrecke A 1 Westautobahn zwischen der Staatsgrenze am Walsberg und der Anschlussstelle Salzburg Nord,

(Anm.: Z 2 ist nach Ablauf des Tages der Verkehrsfreigabe der Neuen Donaubrücke Linz außer Kraft getreten, vgl. § 33 Abs. 14)

3. die Mautstrecke A 12 Inntalautobahn zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und der Anschlussstelle Kufstein-Süd,
4. die Mautstrecke A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems und
5. die Mautstrecke A 26 Linzer Autobahn.

(1b) **Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung bestimmte Abschnitte von Mautstrecken von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut ausnehmen, wenn dies erforderlich ist, um eine unzumutbare Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf nicht mautpflichtigen Straßen und eine unzumutbare verkehrsbedingte Lärmbelastigung oder eine unzumutbare verkehrsbedingte Luftverschmutzung zu vermeiden, die sich aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse ergeben.

(2) **Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen**

Vorgeschlagene Fassung

Eintagesvignetten für einspurige Kraftfahrzeuge umzulegen. Die dabei errechneten Beträge sind auf volle zehn Cent abzurunden. Die geänderten Preise gelten für Jahresvignetten, die in dem der Erlassung der Verordnung folgenden Jahr zur Benützung der Mautstrecken berechtigen, und für Zweimonats-, Zehntages- und Eintagesvignetten, die ab dem 1. Dezember des Jahres der Erlassung der Verordnung zur Benützung der Mautstrecken berechtigen.

Ausnahmen und Erleichterungen

§ 13. (1) **Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung Fahrzeuge, deren Verwendung im öffentlichen Interesse gelegen ist, von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut ausnehmen, sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mauteinhebung nicht beeinträchtigt werden.

(1a) Von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut werden ausgenommen

1. die Mautstrecke A 1 Westautobahn zwischen der Staatsgrenze am Walsberg und der Anschlussstelle Salzburg Nord,

(Anm.: Z 2 ist nach Ablauf des Tages der Verkehrsfreigabe der Neuen Donaubrücke Linz außer Kraft getreten, vgl. § 33 Abs. 14)

2. die Mautstrecke A 12 Inntalautobahn zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und der Anschlussstelle Kufstein-Süd,
3. die Mautstrecke A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems und
4. die Mautstrecke A 26 Linzer Autobahn.

(1b) **Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung bestimmte Abschnitte von Mautstrecken von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut ausnehmen, wenn dies erforderlich ist, um eine unzumutbare Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf nicht mautpflichtigen Straßen und eine unzumutbare verkehrsbedingte Lärmbelastigung oder eine unzumutbare verkehrsbedingte Luftverschmutzung zu vermeiden, die sich aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse ergeben.

Geltende Fassung

(Sozialministeriumservice) hat bis zu dem Tag, der dem Inkrafttreten des § 4 Abs. 3 Z 9 Versicherungsteuergesetz 1953 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2018 vorangeht, auf Ansuchen Menschen mit Behinderungen, die im Inland ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 ff Bundesbehindertengesetz, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel oder die Blindheit eingetragen sind (Anspruchsberechtigten), eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen, und zwar entweder durch Übermittlung einer Klebe-Jahresvignette oder auf Ansuchen durch Übermittlung eines Registrierungscode für eine digitale Jahresvignette. Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) ist ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angeführten Personenkreis angehören. Wird eine Klebe-Jahresvignette in den Fällen des § 11 Abs. 4 unbrauchbar, so hat die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Anspruchsberechtigten den von ihnen entrichteten Aufwandsatz für die Abgabe der Ersatzklebevignette zurückzuerstatten. Wird eine digitale Jahresvignette gemäß § 11 Abs. 5 umregistriert, so hat die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Anspruchsberechtigten den von ihnen entrichteten Aufwandsatz für die Umregistrierung zurückzuerstatten. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dem Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) die erforderliche Anzahl an Klebe-Jahresvignetten und an Registrierungscode für das jeweils folgende Kalenderjahr zu überlassen.

(3) Ab dem Tag des Inkrafttretens des § 4 Abs. 3 Z 9 Versicherungsteuergesetz 1953 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2018 hat die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer (Gemeinschaftseinrichtung) im Wege der von ihr geführten Zulassungsevidenz (§ 47 Abs. 4a Kraftfahrzeuggesetz 1967) einem Anspruchsberechtigten auf Ansuchen in einer für die Zulassung des Kraftfahrzeuges örtlich zuständigen Zulassungsstelle (§ 40a Kraftfahrzeuggesetz 1967) eine digitale Vignette kostenlos

Vorgeschlagene Fassung

Geltende Fassung

dadurch zur Verfügung zu stellen, dass automationsunterstützt eine Registrierung des vom Anspruchsberechtigten für Zwecke der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer angegebenen Kennzeichens des auf ihn zugelassenen mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft für die Dauer der Zulassung dieses Kraftfahrzeuges auf den Anspruchsberechtigten veranlasst wird.

Vorgeschlagene Fassung

(2) Menschen mit Behinderungen, die im Inland ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 ff Bundesbehindertengesetz, BGBl. Nr. 283/1990, sind, in dem die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel oder die Blindheit eingetragen sind (Anspruchsberechtigte), haben nach Maßgabe des Abs. 3 Anspruch auf die Zurverfügungstellung einer kostenlosen digitalen Jahresvignette für ein auf sie zugelassenes mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen. Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) ist ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angeführten Personenkreis angehören.

(3) Die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer (Gemeinschaftseinrichtung) hat im Wege der von ihr geführten Zulassungsevidenz (§ 47 Abs. 4a Kraftfahrgesetz 1967) einem Anspruchsberechtigten auf Ansuchen in einer für die Zulassung des Kraftfahrzeuges örtlich zuständigen Zulassungsstelle (§ 40a Kraftfahrgesetz 1967) eine digitale Vignette kostenlos dadurch zur Verfügung zu stellen, dass automationsunterstützt eine Registrierung des vom Anspruchsberechtigten für Zwecke der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer angegebenen Kennzeichens des auf ihn zugelassenen mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft für die Dauer der Zulassung dieses Kraftfahrzeuges auf den Anspruchsberechtigten veranlasst wird.

(4) – (9) ...

(10) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der

(4) – (9) ...

Geltende Fassung

Mautfestsetzung für Mautstrecken Regelungen treffen, die es den Straßenbenützern mit Personenkraftwagen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, ermöglichen,

1. als Arbeitnehmer und Zulassungsbesitzer eines mit einer Jahresvignette ausgestatteten Personenkraftwagens eine auf die Gültigkeitsdauer der Jahresvignette begrenzte Mautkarte für Mautstrecken gemäß § 10 Abs. 2 kostenlos zu erwerben, die zu Fahrten vom Wohnort zum Arbeitsplatz des Arbeitnehmers berechtigt, wobei die näheren Regelungen der Mautordnung vorbehalten sind, und
2. beim Besitz einer Jahresvignette und zusätzlichem Erwerb einer Jahresmautkarte für Mautstrecken gemäß § 10 Abs. 2 innerhalb der Gültigkeitsdauer der Jahresvignette 40 € samt Umsatzsteuer auf den jeweils gültigen Jahresmautkartenpreis angerechnet zu erhalten.

Inhalt

§ 15. (1) Die Mautordnung hat zu enthalten:

1. allgemeine Bedingungen für die Benützung von Mautstrecken;
2. - 6. ...
7. die Festlegung der Mautabschnitte und der Mautabschnittstarife sowie Bestimmungen über die für die Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe erforderlichen Nachweise (§ 9);

8. Informationen über die Mautkilometertarife (§ 9 Abs. 2 und 3), die Mautabschnittstarife gemäß § 9 Abs. 6 und die Vignettenpreise (§ 12);

9. ...

Vorgeschlagene Fassung**Inhalt**

§ 15. (1) Die Mautordnung hat zu enthalten:

1. allgemeine Bedingungen für die Benützung von Mautstrecken *unter Bedachtnahme auf Artikel 7j Abs. 1 der Richtlinie 1999/62/EG*;
2. - 6. ...
7. die Festlegung der Mautabschnitte und der Mautabschnittstarife, *Bestimmungen über die Zuordnung von Fahrzeugen zu EURO-Emissionsklassen, nach Maßgabe des Artikels 7ga Abs. 1 und 2 der Richtlinie über die Zuordnung von Fahrzeugen zu CO₂-Emissionsklassen sowie über die Zuordnung zu einer ab 1. Jänner 2025 zu bildenden Tarifgruppe für Omnibusse, über die vorläufige Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe durch Erklärung*, sowie Bestimmungen über die für die Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe erforderlichen Nachweise *und über das Nachholen dieser Nachweise* (§ 9);

8. Informationen über die in der Verordnung gemäß § 9 festgesetzten Mauttarife und über die in der Verordnung gemäß § 12 festgelegten Vignettenpreise (§ 12);

9. ...

Geltende Fassung

10. Bestimmungen über die Abgabe von Ersatzklebevignetten (§ 11 Abs. 4), über die Möglichkeit, das Kennzeichen eines Fahrzeuges im Mautsystem zu registrieren (digitale Jahresvignette), wenn die auf diesem Fahrzeug angebrachte Klebe-Jahresvignette in den Fällen des § 11 Abs. 4 unbrauchbar wird, über die Umregistrierung digitaler Vignetten (§ 11 Abs. 5) und digitaler Streckenmautberechtigungen (§ 32 Abs. 2);
11. Bestimmungen über die kostenlose Zurverfügungstellung der digitalen Vignette **und über den kostenlosen Erwerb von Mautkarten (§ 13)**;
12. - 17. ...
18. Bestimmungen über die Art und Bedingungen der Entrichtung der Maut für die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte (Streckenmaut) mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren **höchstes zulässiges Gesamtgewicht** nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt (§ 32 Abs. 1), und Bestimmungen über die Registrierung und Umregistrierung digitaler Streckenmautberechtigungen;
19. ...
- (2) Die Mautordnung kann enthalten:
1. - 3. ...
- 4. Bestimmungen über die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe durch Erklärung des Fahrzeugantriebs oder der EURO-Emissionsklasse und über das Nachholen des Nachweises des Fahrzeugantriebs oder der EURO-Emissionsklasse (§ 9 Abs. 11)**;
5. - 7. ...
8. Bestimmungen über den Rücktritt vom Erwerb digitaler Vignetten und digitaler Streckenmautberechtigungen sowie Bestimmungen, dass bei ihrem Erwerb im Fernabsatz der erste Tag ihrer Gültigkeit frühestens der achtzehnte Tag nach dem Tag des Erwerbes ist;

Vorgeschlagene Fassung

10. Bestimmungen über die Abgabe von Ersatzklebevignetten (§ 11 Abs. 4), über die Möglichkeit, das Kennzeichen eines Fahrzeuges im Mautsystem zu registrieren (digitale Jahresvignette), wenn die auf diesem Fahrzeug angebrachte Klebe-Jahresvignette in den Fällen des § 11 Abs. 4 unbrauchbar wird, über die Umregistrierung digitaler Vignetten (§ 11 Abs. 5) und digitaler Streckenmautberechtigungen (§ 32 Abs. 2) **sowie über den kostendeckenden Ersatz des Aufwandes für die einmalige Umregistrierung während ihrer Gültigkeitsdauer**;
11. Bestimmungen über die kostenlose Zurverfügungstellung der digitalen Vignette;
12. - 17. ...
18. Bestimmungen über die Art und Bedingungen der Entrichtung der Maut für die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte (Streckenmaut) mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren **technisch zulässige Gesamtmasse** nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt (§ 32 Abs. 1), und Bestimmungen über die Registrierung und Umregistrierung digitaler Streckenmautberechtigungen;
19. ...
- (2) Die Mautordnung kann enthalten:
1. - 3. ...
- 4. Bestimmungen über Ausnahmen für auf Menschen mit Behinderungen zugelassene Fahrzeuge im Zusammenhang mit der durch BGBl. I Nr. XXX/2023 erfolgten Neuregelung der Mautpflicht in §§ 6 und 10 Abs. 1**;
5. - 7. ...
8. Bestimmungen über den Rücktritt vom Erwerb digitaler Vignetten und digitaler Streckenmautberechtigungen sowie Bestimmungen, dass **mit Ausnahme der Eintagesvignette** bei ihrem Erwerb im Fernabsatz der erste Tag ihrer Gültigkeit frühestens der achtzehnte Tag nach dem Tag des Erwerbes ist;

Geltende Fassung

9. - 10. ...

Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane**§ 18. (1) ...**

(2) Zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut und der Durchführung von Verkehrserhebungen (wie Verkehrszählungen u. dgl.) sind die Mautaufsichtsorgane berechtigt, Kraftfahrzeuglenker durch deutlich sichtbare oder hörbare Zeichen zum Anhalten aufzufordern, sie anzuhalten, die Identität des Lenkers und des Zulassungsbesitzers festzustellen, Nachweise über das Eigengewicht des Fahrzeuges und Nachweise, die die Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe gemäß **§ 9 Abs. 5 und 6** ermöglichen, zu überprüfen und das Fahrzeug, insbesondere das Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut, die Anbringung der **Klebevignette, den Fahrtschreiber, den Wegstreckemesser und das Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10. März 2004, S. 3,** zu überprüfen. Kraftfahrzeuglenker haben der Aufforderung zum Anhalten Folge zu leisten, an der Identitätsfeststellung mitzuwirken und die Überprüfung des Fahrzeuges zu dulden. In Angelegenheiten des Straßenverkehrs besonders geschulte Mautaufsichtsorgane sind zu diesen Zwecken nach jeweiliger vorheriger Abstimmung mit der für die Handhabung der Verkehrspolizei zuständigen Behörde und einsatzbezogener Absprache mit der örtlich zuständigen Dienststelle der Bundespolizei berechtigt, die aus Gründen der Verkehrssicherheit allenfalls notwendigen Verkehrsbeschränkungen (zB Geschwindigkeitstrichter) im Bereich von Mautkontrollplätzen, Grenzübergängen und Anschlussstellen anzuordnen und durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen sowie eine allenfalls notwendige Regelung mit Lichtzeichen vorzunehmen. Art, Zeit und Dauer der angeordneten Verkehrsbeschränkungen sind gemäß § 97 Abs. 5 letzter Satz Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, in einem Aktenvermerk festzuhalten.

Ersatzmaut**§ 19. (1) – (3) ...**

(4) Kommt es bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 sowie § 32 Abs. 1 zweiter Satz zu keiner Betretung, so ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft befugt, den Zulassungsbesitzer schriftlich zur

Vorgeschlagene Fassung

9. - 10. ...

Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane**§ 18. (1) ...**

(2) Zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut und der Durchführung von Verkehrserhebungen (wie Verkehrszählungen u. dgl.) sind die Mautaufsichtsorgane berechtigt, Kraftfahrzeuglenker durch deutlich sichtbare oder hörbare Zeichen zum Anhalten aufzufordern, sie anzuhalten, die Identität des Lenkers und des Zulassungsbesitzers festzustellen, Nachweise über das Eigengewicht des Fahrzeuges und Nachweise, die die Zuordnung von Fahrzeugen zu einer Tarifgruppe gemäß **§ 9 Abs. 8 und 9** ermöglichen, zu überprüfen und das Fahrzeug, insbesondere das Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut, die Anbringung der **Klebevignette und den Fahrtschreiber gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014** zu überprüfen. Kraftfahrzeuglenker haben der Aufforderung zum Anhalten Folge zu leisten, an der Identitätsfeststellung mitzuwirken und die Überprüfung des Fahrzeuges zu dulden. In Angelegenheiten des Straßenverkehrs besonders geschulte Mautaufsichtsorgane sind zu diesen Zwecken nach jeweiliger vorheriger Abstimmung mit der für die Handhabung der Verkehrspolizei zuständigen Behörde und einsatzbezogener Absprache mit der örtlich zuständigen Dienststelle der Bundespolizei berechtigt, die aus Gründen der Verkehrssicherheit allenfalls notwendigen Verkehrsbeschränkungen (zB Geschwindigkeitstrichter) im Bereich von Mautkontrollplätzen, Grenzübergängen und Anschlussstellen anzuordnen und durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen sowie eine allenfalls notwendige Regelung mit Lichtzeichen vorzunehmen. Art, Zeit und Dauer der angeordneten Verkehrsbeschränkungen sind gemäß § 97 Abs. 5 letzter Satz Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, in einem Aktenvermerk festzuhalten.

Ersatzmaut**§ 19. (1) – (3) ...**

(4) Kommt es bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 sowie § 32 Abs. 1 zweiter Satz zu keiner Betretung, so ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft befugt, den Zulassungsbesitzer schriftlich zur

Geltende Fassung

Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung oder dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht.

Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen vier Wochen ab Ausfertigung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.

(5) – (7) ...

Automatische Überwachung

§ 19a. (1) – (2) ...

(3) Ebenfalls im Mautsystem gespeichert werden dürfen aus der automatischen Überwachung gewonnene Daten von Fahrzeugen (Kennzeichen und technische Fahrzeugmerkmale) und Auskunftsdaten von automationsunterstützten Abrufen gemäß **§ 30a** Abs. 2 betreffend Fahrzeuge, bei denen nicht eindeutig erkennbar ist, welcher Art der Mautentrichtung (§§ 2 und 32) diese unterliegen. Die Speicherung dieser Daten darf ausschließlich in pseudonymisierter Form und für den Zweck erfolgen, bei einer zukünftigen Erfassung von Fahrzeugen im Rahmen der automatischen Überwachung Fehlerkennungen automationsunterstützt zu minimieren. Die Speicherung hat in einer Weise zu erfolgen, die keine Rückschlüsse auf den Zeitpunkt und den Ort der Erfassung der Daten zulässt. Diese Daten sind spätestens am Ende des Jahres, das dem Jahr der letzten Erfassung folgt, in nicht rückführbarer Weise zu löschen. Die Speicherung von Bilddaten für diesen Zweck ist unzulässig.

(4) ...

Mautprellerei

§ 20. (1) – (2) ...

(3) Zulassungsbesitzer, die den Nachweis über die Zuordnung des Fahrzeuges zum erklärten Fahrzeugantrieb gemäß § 9 Abs. 5 dritter Satz oder zur erklärten EURO-Emissionsklasse nicht fristgerecht nachholen und dadurch

Vorgeschlagene Fassung

Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung oder dienstlicher Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans beruht.

Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten; sie gilt dem Zulassungsbesitzer als zugegangen, wenn sie an die in der zentralen Zulassungsevidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967 oder in Fahrzeugzulassungsregistern anderer Staaten als Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges eingetragene Person unter ihrer dort angeführten Anschrift versandt wurde. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen vier Wochen ab Ausfertigung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.

(5) – (7) ...

Automatische Überwachung

§ 19a. (1) – (2) ...

(3) Ebenfalls im Mautsystem gespeichert werden dürfen aus der automatischen Überwachung gewonnene Daten von Fahrzeugen (Kennzeichen und technische Fahrzeugmerkmale) und Auskunftsdaten von automationsunterstützten Abrufen gemäß **§§ 30 Abs. 1 und 30a** Abs. 2 betreffend Fahrzeuge, bei denen nicht eindeutig erkennbar ist, welcher Art der Mautentrichtung (§§ 2 und 32) diese unterliegen. Die Speicherung dieser Daten darf ausschließlich in pseudonymisierter Form und für den Zweck erfolgen, bei einer zukünftigen Erfassung von Fahrzeugen im Rahmen der automatischen Überwachung Fehlerkennungen automationsunterstützt zu minimieren. Die Speicherung hat in einer Weise zu erfolgen, die keine Rückschlüsse auf den Zeitpunkt und den Ort der Erfassung der Daten zulässt. Diese Daten sind spätestens am Ende des **dritten** Jahres, das dem Jahr der letzten Erfassung folgt, in nicht rückführbarer Weise zu löschen. Die Speicherung von Bilddaten für diesen Zweck ist unzulässig.

(4) ...

Mautprellerei

§ 20. (1) – (2) ...

Geltende Fassung

die nicht ordnungsgemäße Entrichtung fahrleistungsabhängiger Maut für die Benützung von Mautstrecken verursachen (§ 9 Abs. 11 zweiter und vierter Satz), begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 300 € bis 3 000 € zu bestrafen.

(4) Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 3 gelten als an jenem Ort begangen, an dem die Benützung von Mautstrecken mit einem gemäß § 9 Abs. 11 dritter Satz vorläufig einer Tarifgruppe zugeordneten Fahrzeug durch automatische Überwachung oder durch dienstliche Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans festgestellt wurde.

(5) – (6) ...

Auskünfte aus der zentralen Zulassungsevidenz

§ 30. (1) ...

(2) Der Bundesminister für Inneres hat aus der zentralen Zulassungsevidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage automationsunterstützt in Echtzeit die Zulassungsdaten mitzuteilen, soweit dies

1. für die Registrierung digitaler Vignetten (§ 11 Abs. 1), die Umregistrierung digitaler Jahresvignetten (§ 11 Abs. 5) sowie die Registrierung und Umregistrierung digitaler Streckenmautberechtigungen (§ 15 Abs. 1 Z 8, § 32 Abs. 1) und
2. ...

erforderlich ist.

(3) Der Bundesminister für Inneres hat aus der zentralen Zulassungsevidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967 dem Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) auf Anfrage automationsunterstützt in Echtzeit die Zulassungsdaten mitzuteilen, soweit dies für die

Vorgeschlagene Fassung

(3) Zulassungsbesitzer, die den Nachweis über die Zuordnung des Fahrzeuges zur erklärten EURO-Emissionsklasse, zur erklärten CO₂-Emissionsklasse oder ab 1. Jänner 2025 über die Zuordnung des Fahrzeuges zu einer für Omnibusse gebildeten Tarifgruppe nicht fristgerecht nachholen und dadurch die nicht ordnungsgemäße Entrichtung fahrleistungsabhängiger Maut für die Benützung von Mautstrecken verursachen (§ 9 Abs. 10 zweiter und vierter Satz), begehen eine Verwaltungsübertretung und sind mit Geldstrafe von 300 € bis 3 000 € zu bestrafen.

(4) Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 3 gelten als an jenem Ort begangen, an dem die Benützung von Mautstrecken mit einem gemäß § 9 Abs. 10 dritter Satz vorläufig einer Tarifgruppe zugeordneten Fahrzeug durch automatische Überwachung oder durch dienstliche Wahrnehmung eines Mautaufsichtsorgans festgestellt wurde.

(5) – (6) ...

Auskünfte aus der zentralen Zulassungsevidenz

§ 30. (1) ...

(2) Der Bundesminister für Inneres hat aus der zentralen Zulassungsevidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage automationsunterstützt in Echtzeit die Zulassungsdaten mitzuteilen, soweit dies

1. für die Registrierung digitaler Vignetten (§ 11 Abs. 1), die Umregistrierung digitaler Jahresvignetten (§ 11 Abs. 5) sowie die Registrierung und Umregistrierung digitaler Streckenmautberechtigungen (§ 15 Abs. 1 Z 18, § 32 Abs. 1) und
2. ...

erforderlich ist.

Geltende Fassung

Zurverfügungstellung einer Jahresvignette gemäß § 13 Abs. 2 erforderlich ist.

(4) Die Besitzer von Bewilligungen zur Durchführung von Probe- oder Überstellungsfahrten gelten im Anwendungsbereich dieses Gesetzes als Zulassungsbesitzer.

Grenzüberschreitende Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut und Verfolgung von Mautprellerei

§ 30b. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist befugt, dem nach §§ 18 Abs. 2, 19 Abs. 5 und 30a oder nach einer anderen Rechtsgrundlage ermittelten Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges, mit dem Verwaltungsübertretungen gemäß §§ 20 und 32 Abs. 1 zweiter Satz begangen wurden, ein Informationsschreiben gemäß Artikel 24 und 25 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu übermitteln. Die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft übermittelten Informationsschreiben gelten als Aufforderungen zur Zahlung einer Ersatzmaut gemäß § 19 Abs. 4. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat den Zulassungsbesitzer darauf hinzuweisen, dass er sich schriftlich zu dem Vorwurf der Verwaltungsübertretung äußern kann, insbesondere Angaben über **das höchste zulässige Gesamtgewicht** des Fahrzeuges, mit dem die Verwaltungsübertretung begangen wurde, machen kann, und dass er die dazu dienlichen Beweismittel der Äußerung begeben kann.

(2) – (6) ...

(7) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat der Nationalen Kontaktstelle bis zum **28. Februar 2023** und danach jeweils alle drei Jahre die für die Erstellung des Berichtes an die Europäische Kommission gemäß § 30a Abs. 7 erforderlichen Daten mitzuteilen.

Straßensonderfinanzierungsgesetze

§ 32. (1) Die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren **höchstes zulässiges Gesamtgewicht** nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der Bemannung nach den Bestimmungen des Arlberg Schnellstraßen-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 113/1973, des Bundesgesetzes betreffend die

Vorgeschlagene Fassung

(3) Die Besitzer von Bewilligungen zur Durchführung von Probe- oder Überstellungsfahrten gelten im Anwendungsbereich dieses Gesetzes als Zulassungsbesitzer.

Grenzüberschreitende Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut und Verfolgung von Mautprellerei

§ 30b. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist befugt, dem nach §§ 18 Abs. 2, 19 Abs. 5 und 30a oder nach einer anderen Rechtsgrundlage ermittelten Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges, mit dem Verwaltungsübertretungen gemäß §§ 20 und 32 Abs. 1 zweiter Satz begangen wurden, ein Informationsschreiben gemäß Artikel 24 und 25 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu übermitteln. Die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft übermittelten Informationsschreiben gelten als Aufforderungen zur Zahlung einer Ersatzmaut gemäß § 19 Abs. 4. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat den Zulassungsbesitzer darauf hinzuweisen, dass er sich schriftlich zu dem Vorwurf der Verwaltungsübertretung äußern kann, insbesondere Angaben über **die technisch zulässige Gesamtmasse** des Fahrzeuges, mit dem die Verwaltungsübertretung begangen wurde, machen kann, und dass er die dazu dienlichen Beweismittel der Äußerung begeben kann.

(2) – (6) ...

(7) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat der Nationalen Kontaktstelle bis zum **31. März 2026** und danach jeweils alle drei Jahre die für die Erstellung des Berichtes an die Europäische Kommission gemäß § 30a Abs. 7 erforderlichen Daten mitzuteilen.

Straßensonderfinanzierungsgesetze

§ 32. (1) Die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren **technisch zulässige Gesamtmasse** nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der Bemannung nach den Bestimmungen des Arlberg Schnellstraßen-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 113/1973, des Bundesgesetzes betreffend die

Geltende Fassung

Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, des Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 442/1978, des Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 479/1971, und des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969 (Streckenmaut). Kraftfahrzeuglenker, die diese Mautabschnitte benützen, ohne das nach den genannten Gesetzen geschuldete Entgelt ordnungsgemäß zu entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung, die als Mautprellerei im Sinn des § 20 Abs. 1 gilt. Kraftfahrzeuglenker, die durch diese Tat gegen eine auf Grund der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, erlassene Fahrverbotsverordnung verstoßen, indem sie die Fahrspur einer Mautstelle benützen, die Kraftfahrzeugen vorbehalten ist, die der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegen, sind nur wegen Mautprellerei zu bestrafen.

(2) ...

In-Kraft-Treten

§ 33. (1) – (17) ...

Vorgeschlagene Fassung

Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, des Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 442/1978, des Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 479/1971, und des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969 (Streckenmaut). Kraftfahrzeuglenker, die diese Mautabschnitte benützen, ohne das nach den genannten Gesetzen geschuldete Entgelt ordnungsgemäß zu entrichten, begehen eine Verwaltungsübertretung, die als Mautprellerei im Sinn des § 20 Abs. 1 gilt. Kraftfahrzeuglenker, die durch diese Tat gegen eine auf Grund der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, erlassene Fahrverbotsverordnung verstoßen, indem sie die Fahrspur einer Mautstelle benützen, die Kraftfahrzeugen vorbehalten ist, die der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegen, sind nur wegen Mautprellerei zu bestrafen.

(2) ...

Inkrafttreten

§ 33. (1) – (17) ...

(18) Das Inhaltsverzeichnis hinsichtlich der §§ 33 und 34 betreffenden Zeilen, § 1 Abs. 2, § 8c Abs. 8, § 13 Abs. 1 bis 1b, § 15 Abs. 1 Z 8, § 19 Abs. 4, § 19a Abs. 3, § 30 Abs. 3, § 30b Abs. 7, die Überschriften vor §§ 33 und 34, § 36, § 37 und § 38 Z 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2023 treten mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft; gleichzeitig tritt § 30 Abs. 4 außer Kraft. § 6, § 10 Abs. 1 und 4, § 11 Abs. 1, 2 und 5, § 12, § 13 Abs. 2 und 3, § 15 Abs. 1 Z 10, 11 und 18, § 15 Abs. 2 Z 4 und 8, § 30 Abs. 2 Z 1, § 30b Abs. 1 und § 32 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2023 treten mit 1. Dezember 2023 in Kraft; gleichzeitig tritt § 13 Abs. 10 außer Kraft. § 1 Abs. 3, § 7, § 8 Abs. 2, § 8b, § 8c Abs. 1, § 9, § 15 Abs. 1 Z 1 und 7, § 18 Abs. 2, § 20 Abs. 3 und 4 und § 35 Abs. 3 bis 5, 7 und 8 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2023 treten mit 1. Jänner 2024 in Kraft. § 19 Abs. 4 ist auf Verwaltungsübertretungen anwendbar, die nach Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2023 begangen werden. Eine Verordnung, mit der erstmals Mauttarife zur Anlastung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen gemäß § 9 Abs. 9 festgesetzt werden, kann ab dem auf die Kundmachung des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. XXX/2023 folgenden Tag erlassen werden, sie darf jedoch nicht vor dem 1. Jänner 2024 in Kraft treten. Bis zu diesem Zeitpunkt hat die Mautordnung dazu die näheren Bestimmungen zu enthalten. Die Erklärung der CO₂-Emissionsklasse gegenüber dem

Geltende Fassung**Außer-Kraft-Treten**

§ 34. (1) Mit **In-Kraft-Treten** dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2002, außer Kraft.

(2) ...

Vorgeschlagene Fassung

Mautdiensteanbieter gemäß § 9 Abs. 10 dritter Satz bereits vor dem 1. Jänner 2024 ist zuzulassen. Die Frist zum Nachholen des Nachweises der CO₂-Emissionsklasse gemäß § 9 Abs. 10 vierter Satz beginnt bei Erklärungen vor dem 1. Jänner 2024 frühestens mit diesem Termin. Bis zum 1. Jänner 2025 hat die Mautordnung nähere Bestimmungen über die erstmalige Ermäßigung für Omnibusse gemäß § 9 Abs. 9 Z 4 zu enthalten. Die Erklärung über die vorläufige Zuordnung eines Fahrzeugs zu einer für Omnibusse zu bildenden Tarifgruppe gegenüber dem Mautdiensteanbieter gemäß § 9 Abs. 10 dritter Satz bereits vor dem 1. Jänner 2025 ist zuzulassen. Die Frist zum Nachholen des Nachweises der Eigenschaft des Fahrzeugs als Omnibus gemäß § 9 Abs. 10 vierter Satz beginnt bei Erklärungen vor dem 1. Jänner 2025 frühestens mit diesem Termin. Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen, die bereits vor dem 1. Dezember 2023 zum Verkehr zugelassen worden sind und bei denen das höchste zulässige Gesamtgewicht vor dem 1. Dezember 2023 mit nicht mehr als 3,5 Tonnen festgelegt worden ist, gelten bis zum 31. Jänner 2029 als Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat bis zum 31. Dezember 2025 die aus der Änderung der Abgrenzung der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht von der zeitabhängigen Mautpflicht resultierenden Auswirkungen insbesondere auf bestimmte Fahrzeuggruppen wie Wohnmobile und auf bestimmte Wirtschaftszweige wie den Tourismus zu evaluieren und in diesem Zusammenhang unter Befassung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auch die Umsetzbarkeit einer Tarifregelung für Fahrzeuge nach Maßgabe des Art. 7 Abs. 9 lit. b der Richtlinie 1999/62/EG zu untersuchen. Die Mautordnung hat bis zum 1. Dezember 2023 die näheren Bestimmungen über die digitale Eintagesvignette zu enthalten. Die Registrierung des Kennzeichens eines Fahrzeugs im Mautsystem der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft für eine Eintagesvignette bereits vor dem 1. Dezember 2023 ist zuzulassen.

Außerkrafttreten

§ 34. (1) Mit **Inkrafttreten** dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2002, außer Kraft.

(2) ...

Geltende Fassung
Verweisungen

§ 35. (1) – (2) ...

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 1999/62/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung 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.

(4) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie (EU) 2019/520 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenützungsgebühren in der Union, ABl. Nr. L 91 vom 29.03.2019 S. 45, und auf gemäß dieser Richtlinie von der Europäischen Kommission erlassene Durchführungsakte und delegierte Rechtsakte.

(5) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die DSGVO verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. Nr. L 119 vom 04.05.2016 S. 1.

Vorgeschlagene Fassung
Verweisungen

§ 35. (1) – (2) ...

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 1999/62/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung 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.

(4) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie (EU) 2019/520 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenützungsgebühren in der Union, ABl. Nr. L 91 vom 29.03.2019 S. 45, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362, ABl. Nr. L 69 vom 04.03.2022 S. 1, und auf gemäß dieser Richtlinie von der Europäischen Kommission erlassene Durchführungsakte und delegierte Rechtsakte.

(5) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die DSGVO verwiesen wird, ist dies

Geltende Fassung

(6) ...

Sprachliche Gleichbehandlung

§ 36. Soweit in diesem Bundesgesetz personenbezogene Bezeichnungen angeführt sind, beziehen sie sich auf **Frauen und Männer** in gleicher Weise. Bei der Anwendung auf bestimmte Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Umsetzung von Unionsrecht

§ 37. Mit diesem Bundesgesetz werden die 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 und die Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenützungsgebühren in der Union, ABl. Nr. L 91 vom 29.03.2019 S. 45 umgesetzt.

Vorgeschlagene Fassung

ein Verweis auf die Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), 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.

(6) ...

(7) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8, in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/130, ABl. Nr. L 25 vom 02.02.2016 S. 46.

(8) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Richtlinie 2003/87/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates, ABl. Nr. L 275 vom 25.10.2003 S. 32 in der Fassung der Richtlinie (EU) 2023/959, ABl. Nr. L 130 vom 16.05.2023, S. 134.

Sprachliche Gleichbehandlung

§ 36. Soweit in diesem Bundesgesetz personenbezogene Bezeichnungen angeführt sind, beziehen sie sich auf **alle Geschlechter** in gleicher Weise. Bei der Anwendung auf bestimmte Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Umsetzung von Unionsrecht

§ 37. (1) Mit diesem Bundesgesetz werden die 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 (EU) 2022/362, ABl. Nr. L 69 vom 04.03.2022 S. 1, und der

Geltende Fassung**Vollziehung**

§ 38. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:

1. hinsichtlich des § 1 Abs. 2, der §§ 9 bis 12, des § 13 Abs. 1, 1b und 10, der §§ 14, 15, 19 und des § 32 **der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;
2. - 7. ...

ASFINAG-Gesetz**Artikel II****Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

§ 1. – § 8. ...

§ 8a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, Rückstellungen im Ausmaß von 20 v.H. der auf der A 13 Brenner Autobahn nach dem Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, ab 1. Jänner 2006 bis zum Eintritt der Verpflichtung gemäß Abs. 2 eingehobenen Netto-Benützungsentgelte für die Leistung von Beiträgen zur

Vorgeschlagene Fassung

Berichtigung, ABl. Nr. L 227 vom 01.09.2022 S. 133 und die Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenützungsgebühren in der Union, ABl. Nr. L 91 vom 29.03.2019 S. 45, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362, ABl. Nr. L 69 vom 04.03.2022 S. 1, umgesetzt.

(2) Der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie obliegt die Übermittlung von Angaben an die Europäische Kommission gemäß Artikel 7h Abs. 1 lit. a, 1a und 3 der Richtlinie 1999/62/EU im Falle des Einsatzes eines neuen oder im Sinne des Artikel 2 Abs. 1 Z 41 der Richtlinie 1999/62/EU wesentlich geänderten Systems für die Anlastung von Infrastrukturkosten und von Kosten, die verkehrsbedingt durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen entstehen, und die Veröffentlichung von Angaben nach Maßgabe des Artikels 11 der Richtlinie 1999/62/EG im Internet unter der Adresse des Bundesministeriums.

Vollziehung

§ 38. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:

1. hinsichtlich des § 1 Abs. 2, der §§ 9 bis 12, des § 13 Abs. 1, 1b und 10, der §§ 14, 15, 19 und des § 32 **die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;
2. - 7. ...

ASFINAG-Gesetz**Artikel II****Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

§ 1. – § 8. ...

Geltende Fassung

Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zu bilden.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf der A 13 Brenner Autobahn auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 6 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beitrag zur Finanzierung des in Abs. 1 genannten Vorhabens zu leisten.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf anderen Mautstrecken in Bergregionen auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 6 lit. b des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beitrag zur Finanzierung von auf derselben Verkehrsachse wie die betroffenen Mautstrecken liegenden Schienenverkehrsinfrastrukturen des Kernnetzes im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU, ABl. Nr. L 348 vom 20.12.2013 S.1, in der Fassung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 473/2014, ABl. Nr. L 136 vom 09.05.2014 S.10 zu leisten.

(4) Netto-Benützungsentgelte gemäß Abs. 2 und 3 sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.

(5) Die Netto-Benützungsentgelte sind unverzinst nach Abzug der auf sie entfallenden Gebühren, Spesen und Abschläge, die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu tragen sind, zu überweisen.

(6) Die Termine für die Überweisung der Mittel gemäß Abs. 2 und 3 sind zwischen dem Bund und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft vertraglich zu regeln. Die gemäß Abs. 1 rückgestellten Mittel sind gemeinsam mit der ersten Überweisung der Mittel gemäß Abs. 2 zweckgebunden an den Bund zu leisten.

Vorgeschlagene Fassung

§ 8a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf der A 13 Brenner Autobahn und auf der A 12 Inntal Autobahn im Abschnitt zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und

Geltende Fassung

§ 8b. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die jährlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zur Anlastung der verkehrsbedingten Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung nach Abzug der gemäß Abs. 4 ermittelten Kosten an den Bund zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs zu leisten. Zu diesen Maßnahmen zählen insbesondere die in Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.07.1999 S. 42, in der Fassung der

Vorgeschlagene Fassung

dem Knoten Innsbruck/Amras auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 Z 2 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beiträge zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zu leisten.

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die auf anderen Mautstrecken auf Grund einer Tariffestsetzung gemäß § 9 Abs. 7 Z 2 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zusätzlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zweckgebunden an den Bund als Beiträge zur Finanzierung des Ausbaues von Verkehrsdiensten oder des Baues oder der Instandhaltung derjenigen Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Kernverkehrsnetzes, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung oder der betreffenden Verkehrsschäden beitragen und auf der derselben Verkehrsachse wie die Mautstrecke liegen, für den die zusätzlichen Netto-Benützungsentgelte eingehoben werden, zu leisten.

(3) Netto-Benützungsentgelte gemäß Abs. 1 und 2 sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.

(4) Die Netto-Benützungsentgelte sind unverzinst nach Abzug der auf sie entfallenden Gebühren, Spesen und Abschläge, die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu tragen sind, zu überweisen.

(5) Die Termine für die Überweisung der Mittel gemäß Abs. 1 und 2 sind zwischen dem Bund und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft vertraglich zu regeln.

Geltende Fassung

Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. 158 vom 10.06.2013 S. 356, angeführten Maßnahmen.

(2) Netto-Benützungsentgelte gemäß Abs. 1 sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.

(3) – (4) ...

§ 9. – § 10. ...

§ 11. Die Bestimmungen der §§ 8a und 8b dienen der Umsetzung der Artikel 7f und 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung 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.*

§ 12. – § 16. ...

Vorgeschlagene Fassung

§ 8b. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die jährlich eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen nach Abzug der gemäß Abs. 4 ermittelten Kosten an den Bund zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs zu leisten. Zu diesen Maßnahmen zählen insbesondere die in Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung 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 04.04.2022 S. 1, angeführten Maßnahmen.

(2) Netto-Benützungsentgelte gemäß Abs. 1 sind Entgelte, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch ordnungsgemäße Entrichtung der Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen nach den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, zufließen.

(3) – (4) ...

§ 9. – § 10. ...

§ 11. Die Bestimmungen der §§ 8a und 8b dienen der Umsetzung der Artikel 7f und 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung 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.*

§ 12. – § 16. ...

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Artikel XI Inkrafttreten	Artikel XI Inkrafttreten
Vollziehung	Vollziehung
§ 1. (1) – (4) ...	§ 1. (1) – (4) ...
§ 2. ...	<i>(5) Art. II § 8a, § 8b Abs. 1 und 2 sowie § 11 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2023 treten mit 1. Jänner 2024 in Kraft.</i>
§ 2. ...	§ 2. ...

